

718 4
НАШИ

627.9

418 Н-37

ВОДЯНЫЕ ПУТИ

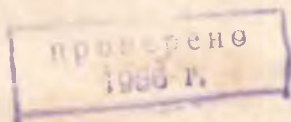
СООБЩЕНИЯ

и

ИХЪ НУЖДЫ.

2066

Библ. о Речн.



О КІЕВЪ.

Тип. Г. Т. КОРЧАНЪ-НОВИЦНАГО, Михайловская улица, домъ № 4.

1888.

И

Дозволено цензурою. Кіевъ, 6 Февраля 1888 года.

Наши водные пути сообщения и ихъ нужды.

Отношеніе общества къ судоходству. Размѣры нашей сѣти судоходныхъ рѣкъ, развитіе судоходства и составъ рѣчного флота по сравненію съ западными государствами. Ущербъ отъ недостатковъ нашихъ рѣкъ. Затраты, сдѣланныя западными государствами на свои водные пути сообщенія. Мнѣніе нашего общества объ улучшеніи рѣкъ, какъ о легкомъ и дешевомъ дѣлѣ. Существующія системы улучшенія рѣкъ. Изобрѣтатели и техники. Сколько намъ понадобится затратить на наши рѣки. Исторія устройства водныхъ путей въ Англіи, Франціи, Бельгіи, Швеціи, Германіи и Австріи. Сравненіе съ Россіей: участіе частныхъ капиталовъ, содержаніе бечевниковъ и пристаней, существующій судоходный сборъ и его недостатки. Услуга, которую дѣлаютъ судоходные пути странъ и чѣмъ эти пути страдаютъ. Возможная помощь правительству въ дѣлѣ улучшенія рѣкъ: участіе частныхъ лицъ и обществъ, участіе судоходства. Преобразование судоходнаго сбора и его значеніе.

Если-бы кто пожелалъ ознакомиться съ дѣломъ эксплуатаціи нашихъ водныхъ путей сообщенія и обратился для этой цѣли къ общей литературѣ, то порывшись въ существующихъ журналахъ и газетахъ, убѣдился бы, что взятый имъ на себя трудъ былъ совершенно безплоденъ, и что наша печать и общество относятся къ этому вопросу съ полнѣйшимъ равнодушіемъ. Не будемъ говорить уже о какихъ-либо болѣе или менѣе капитальныхъ трудахъ по части рѣчного дѣла, его развитія или значенія, которое оно имѣетъ или можетъ имѣть для нашей промышленности,—даже самыхъ простыхъ и краткихъ отчетовъ о текущемъ состояніи судоходства въ печати не оказывается. Тамъ можно найти всевозможныя извѣстія о постройкѣ и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, о сельскомъ хозяйствѣ, фабричной дѣятельности, банковыхъ операціяхъ, болѣзняхъ, пожарахъ, кражахъ, скандалахъ и проч.,

однимъ словомъ о всевозможныхъ отрасляхъ жизни общества, но что касается до области дѣятельности водяныхъ путей, то когда изрѣдка натолкнешься на какую нибудь краткую замѣтку по этому поводу, такъ и то по большей части или вовсе безсодержательную, или-же совсѣмъ вздорную, что еще болѣе убѣждаетъ въ томъ, что эта отрасль чужда обществу и находится внѣ сферы его вниманія. Одинъ, напримѣръ, поучаетъ, что слово воложка происходитъ отъ слова „волочить“, а не отъ „Волга“, что по воложкамъ собственно и совершается судоходство, а самая Волга совсѣмъ обмелѣла, что какой-то мужичекъ изобрѣлъ настоящее чудо: рѣчную соху, которой легко можно углубить всѣ рѣки, а что завѣдывающіе ими инспектора ничего не дѣлаютъ; другой пишетъ, что наши рѣки оттого не дѣлаются глубже, что одновременно съ расчисткой идетъ и ихъ „загрязненіе“, на что слѣдовало-бы Министерству Путей Сообщенія обратить вниманіе, такъ какъ иначе онѣ совсѣмъ обмелѣютъ, и т. д. Однимъ словомъ, во всѣхъ этихъ указаніяхъ, схваченныхъ на лету и кое какъ набросанныхъ, рельефно выступаетъ отсутствіе всякаго понятія или даже желанія вникнуть въ дѣло, на сколько возможно понять его, собрать хотя-бы какія нибудь справки и высказать о немъ, можетъ быть, и ошибочное, но по крайней мѣрѣ добросовѣстное мнѣніе. Къ чему утруждать себя такой скучной матеріей, когда и безъ этого легко обойтись, сваливъ все на тѣхъ, кому вѣдать надлежитъ, и выразивъ по этому поводу свою благородную гражданскую скорбь.

Съ другой стороны, среди этого молчаливаго индиферентизма появляются изрѣдка одинокія сообщенія, какъ-бы случайно прорвавшіяся изъ какого-то другого, невѣдомаго обществу міра. На такой-то рѣкѣ перекаты остановили судоходство, въ такихъ-то мѣстахъ идетъ пауза, суда скопились въ значительномъ числѣ, грузы лежатъ по мѣсяцу, пассажиры идутъ по берегу пѣшкомъ, пробовали по такой-то рѣкѣ пройти на пароходѣ, но безуспѣшно, и т. п. Такія отдѣльныя извѣстія, почти всегда отличающіяся своимъ лако-

низмомъ, обыкновенно не сопровождаются никакими дальнѣйшими объясненіями обстоятельствъ дѣла, которыя какъ будто вовсе никакого интереса для публики не представляютъ, а потому, вѣроятно, и считаются совершенно лишними. Изъ этихъ отрывочныхъ извѣстій можно получить только то впечатлѣніе, что есть какія-то рѣшки, что на нихъ кто-то зачѣмъ-то плаваетъ, но какія это рѣшки, какую онѣ несутъ службу, нужны-ли онѣ, въ чемъ нуждаются и т. д.,—все это остается безъ всякаго отвѣта.

Въ своемъ желаніи снять съ себя упрекъ въ указанномъ равнодушіи, мы можемъ, конечно, утѣшать себя тѣмъ, что сфера судоходныхъ дѣлъ слишкомъ спеціальна для общей литературы и что ей мѣсто въ техническихъ журналахъ. Что эта сфера дѣйствительно тѣсно связана съ техникой, въ этомъ нѣтъ спору, и съ своей точки зрѣнія наши техническіе журналы ей занимаются; но однако же, и за предѣлами техническихъ вопросовъ въ ней найдется не малое число другихъ, важныхъ и интересныхъ для общества. Вѣдь не ограничилась же наша дѣятельность одними техническими изслѣдованіями въ отношеніи постройки желѣзныхъ дорогъ, устройства нефтепроводовъ, элеваторовъ и т. д. Во всѣхъ этихъ вопросахъ техники дѣлали свое дѣло, но и общество имѣло свою долю участія, выясняя связанныя съ ними экономическія обстоятельства, какъ, на примѣръ, потребность въ предпріятіи, его выгоды или невыгоды и т. д. Возбуждая къ этимъ вопросамъ общій интересъ, общество тѣмъ самымъ содѣйствовало скорѣйшему ихъ созрѣванію и разрѣшенію въ томъ или другомъ смыслѣ. Если такое участіе возможно по отношенію другихъ спеціальныхъ задачъ, то оно возможно и въ отношеніи судоходства въ такой же мѣрѣ, и даже, можетъ быть, въ значительно большей. Почему, на примѣръ, за границей по судоходнымъ вопросамъ существуетъ цѣлый рядъ спеціальныхъ обществъ и комиссій, какъ по разработкѣ данныхъ относительно цѣлой сѣти рѣкъ и каналовъ, такъ и по отдѣльнымъ водянымъ путямъ въ частности, какъ, на примѣръ, Zentralverein

für Hebung der deutschen Fluss-und Kanalschiffart, Elbeverein, Donauverein, Sachs.—Schiffverein, Rheinschiffarts—Comission, Cüstriner-Schiffverein, Bremenhavener Schiffverein и т. д.,— а у насъ что то не слышно, чтобы вопросы внутренняго судоходства обсуждались съ трибунъ нашихъ экономическихъ обществъ? Почему заграницей то и дѣло появляются въ газетахъ и журналахъ различныя свѣдѣнія и сообщенія о водяныхъ путяхъ и существуютъ спеціальныя для этого журналы, а у насъ общіе журналы объ этомъ молчатъ, и отвѣтитъ ли также и намъ редакторъ единственно существующаго у насъ въ этомъ родѣ журнала подъ названіемъ „Русское Судоходство“, что онъ дѣйствительно встрѣтилъ сочувствіе общества, выразившееся обильными сообщеніями и корреспонденціей, а также и числомъ читателей?

Въ своей попыткѣ обратить на водяные пути сообщенія вниманіе нашего общества, намъ приходится предположить, что ему ничего неизвѣстно. Итакъ, начнемъ съ свѣдѣній чисто географическихъ. Въ Европейской Россіи по офиціальнымъ даннымъ считается 683 версты каналовъ и 50743 версты судоходныхъ и сплавныхъ рѣкъ. Чтобы оцѣнить, насколько эта сѣтъ обширна, сдѣлаемъ нѣкоторыя сравненія съ заграничными государствами. Франція имѣетъ естественныхъ судоходныхъ и сплавныхъ рѣкъ 2821 версту, за тѣмъ рѣкъ, искусственно обращенныхъ въ каналы, 2122 версты и собственно каналовъ 4455 верстъ, а всего 10398 верстъ. Въ Германіи судоходныхъ и сплавныхъ рѣкъ считается 8736 верстъ и 2136 верстъ каналовъ; въ Австріи 9036 верстъ рѣкъ и 217 верстъ каналовъ; въ Англіи 3242 версты рѣкъ и 3748 верстъ каналовъ; въ Бельгіи 1897 верстъ канализованныхъ рѣкъ и каналовъ и, наконецъ, въ Швеціи 1630 верстъ каналовъ, рѣкъ и пересѣкаемыхъ ими озеръ. Всего же во всей Европѣ, кромѣ Турціи, Греціи, Италіи, Испаніи и Голландіи, въ которыхъ судоходныхъ путей или вовсе нѣтъ, или ничтожное протяженіе, насчитывается 23835 верстъ рѣкъ и 17205 верстъ каналовъ, а того и другого вмѣстѣ 41040 верстъ, или почти

на четверть меньше того, что имѣтъ одна Европейская Россія. Нужно имѣтъ при этомъ въ виду, что въ перечисленныхъ выше протяженіяхъ водной сѣти различныхъ государствъ включены рѣшительно всѣ рѣки и рѣчки, на которыхъ только возможно хотя-бы какое нибудь судоходное движеніе, даже съ значительными затратами, въ отношеніи-же Россіи officialныя данныя даютъ лишь итогъ водъ общаго пользованія, а извѣстно, что у насъ въ это число включаются постоянно новыя рѣки изъ числа бывшихъ прежде частными, и что вообще у насъ и кромѣ рѣкъ общаго пользованія имѣется большой запасъ, по сравненію съ заграничными, значительныхъ рѣкъ, на которыхъ фактически совершается сплавъ и которыя въ общій итогъ общественныхъ рѣкъ не вошли. Если сосчитать всѣ эти рѣки вмѣстѣ, то тогда *общій итогъ русскихъ судоходныхъ и сплавныхъ путей навѣрное бы оказался не меньше какъ вдвое большимъ, чѣмъ во всей остальной Европѣ вмѣстѣ взятой.* Далѣе, нечего и говорить, что и сами по себѣ наши рѣки не идутъ ни въ какое сравненіе съ заграничными. Въ этомъ отношеніи достаточно будетъ упомянуть, что наибольшая послѣ Дуная рѣка Европы: Рейнъ, по количеству протекающихъ водъ не превышаетъ Днѣпра у Кіева, остальные же значительныя Европейскія рѣки, какъ, наприкладъ: Рона, Эльба, Одеръ, Сена, Луара, Гаронна и проч., меньше нашихъ второстепенныхъ, каковы: Бѣлая, Вятка, Ока, Припять, Днѣстръ и многія другія.

Но, можетъ быть, наша водная сѣть, хотя и такая обширная и богатая водами, уже утратила свое значеніе и стала анахронизмомъ, пезаслуживающимъ вниманія? Можетъ быть рѣки наши, вынеся, такъ сказать, на своихъ водахъ историческій ростъ нашего отечества и притянувъ къ своимъ берегамъ наиболѣе населенные и промышленные центры, можетъ быть, эти рѣки уже закончили свою задачу и передали ее окончательно желѣзнымъ дорогамъ, какъ новѣйшему и болѣе совершенному продукту цивилизаціи? Хотя, какъ увидимъ ниже, мы и не имѣемъ болѣе или меньше достовѣрной и пол-

ной статистики, которая-бы могла характеризовать точными цифрами движеніе по нашимъ рѣкамъ грузовъ прежде и теперь, но, однако-же, и безъ этого можно отвѣчать на эти вопросы указаніемъ на совершающіеся у всѣхъ на глазахъ признаки сильнаго и быстраго развитія нашего рѣчного судоходства. Еще сравнительно очень недалеко ушло то время, когда на нашихъ рѣкахъ суда ходили бечевою тягою посредствомъ бурлаковъ и лошадей, или за такъ называемыми, спеціально нашего изобрѣтенія, коноводными машинами, а пассажиры ѣздили на расшивахъ со своими чадами и домочадцами, экипажами, лошадьми, прислугой и поварами. Затѣмъ, съ сороковыхъ годовъ, начинаетъ развиваться пароходство, учреждаются одна за другой пароходныя компаніи и появляются отдѣльные частные пароходные предприниматели. Такъ какъ время это какъ разъ совпало съ постройкою сѣти желѣзныхъ дорогъ, то казалось-бы, что если рѣкамъ уже суждено было закончить свою роль, то и возникавшее тогда на нихъ пароходство или не развивалось-бы вовсе, или-же, если и развивалось, то очень вяло. Что-же, однако, видимъ мы на самомъ дѣлѣ? Еще въ 1854 году у насъ было всего 115 пароходовъ съ 8 тысячами силъ, а въ 1864 году ихъ стало уже 462 съ 31 тысячей силъ, въ 1874 году число ихъ возрасло до 691 съ 50 тысячами силъ и, наконецъ, въ 1884 году насчитывалось уже 1264 парохода съ 72 тысячами силъ и съ общемо вмѣстимостью въ 4½ милліона пудовъ. Вся Германія, обладающая такими оживленными и прославленными рѣками, какъ Рейцъ, Эльба, Одеръ, Везеръ и т. д., имѣетъ только 570 пароходовъ съ 34838 силами и, слѣдовательно, всего половину того числа, которое плаваетъ на нашихъ водахъ; Австрійское монопольное и богатое пароходное общество на Дунаѣ имѣетъ всего 193 парохода съ общемо силою въ 17245 паровыхъ лошадей, что-же касается до прочихъ европейскихъ государствъ, то о нихъ и говорить нечего.

Тоже и относительно постройки пароходовъ: заготавливаемые сначала на заграничныхъ заводахъ и появлявшіеся у насъ

какъ заграничные гости, они вскорѣ стали строиться на мѣстѣ, начиная съ самыхъ простыхъ буксирныхъ и кончая громадными и роскошно отдѣланными пассажирскими американскаго типа, длиною до 300 фут. по 790 силъ и болѣе. Явились свои заводы и верфи: въ Костромѣ, въ Березникахъ, въ Перми, въ Кунгурѣ, Саратовѣ, Спасскомъ затонѣ, Рыбинскѣ, Череповцѣ, Брянскѣ и т. д. Скорость хода, приспособленная къ мѣстнымъ условіямъ конструкція и осадка, удобство въ размѣщеніи каютъ и помѣщеній, типы прочихъ судовъ, наконецъ, самое искусство плаванія, его быстрота, дешевизна и вообще весь строй судоходнаго дѣла, все это такіе факты, которые говорятъ сами за себя, и въ нихъ-ли можно видѣть признаки угасанія нашего рѣчного дѣла съ устройствомъ желѣзнодорожной сѣти?

Не смущаетъ-ли насъ также впечатлѣніе нѣкоторой, такъ сказать, пустынности, которое обыкновенно возбуждаютъ рѣки? Широкая водная полоса, окаймленная унылыми безжизненными берегами, и только изрѣдка появится плотъ или барка, хотя немного оживляющія картину; нѣтъ такой суетни, какъ на желѣзныхъ дорогахъ, нѣтъ поминутнаго движенія паровозовъ и вагоновъ, шума, свистковъ и проч., а все совершается какъ-то медленно, плавно и безмолвно. Я вовсе не говорю этого въ ироническомъ смыслѣ, потому что рѣки не только по большей части такое впечатлѣніе производятъ, но именно и должны его производить, какъ увидимъ ниже, по самой своей сущности, какъ путей сообщенія. Но вотъ, однакоже, показался пароходъ, за которымъ идутъ на буксирѣ штукъ 6 или 7 баржъ по 50.000 пудъ, а то и болѣе, въ каждой, и вмѣщающія въ общей сложности до 350 тысячъ пудъ груза, а это не что иное, какъ 20, а то такъ и болѣе добрыхъ товарныхъ поѣздовъ, идущихъ такъ молчаливо вмѣстѣ. Съ оживленіемъ какой-же желѣзной дороги сравнимъ мы тѣ перѣдкіе у насъ случаи, когда такіе флегматичные пароходы тянутся врядъ другъ за другомъ, не говоря уже о постоянно снующихъ между ними быстрыхъ пассажирскихъ пароходахъ

сплавныхъ судахъ, бѣлянахъ, плотахъ, дощеникахъ и т. д.? Но чтобы выразить силу этого движенія болѣе рельефно и опредѣленно, взглянемъ на нѣкоторыя численныя данныя, которыя, не смотря на отсутствіе достовѣрной рѣчной статистики, все таки у насъ найдутся. Въ 1882 году Министерство Путей сообщенія сдѣлало общую перепись не только плававшихъ въ этомъ году париходовъ, но также и всѣхъ прочихъ, не паровыхъ судовъ; при этомъ оказалось, что рѣки наши обладаютъ числомъ судовъ 20751 съ общео вмѣстимостью въ 351½ миллионѣ пудъ. Въ Германіи всѣхъ судовъ 17653, вмѣстимостью въ 82½ миллиона пудъ, и, слѣдовательно, въ четыре раза меньше; въ Австріи на Дунаѣ париходное общество имѣетъ всего 750 баржъ, вмѣстимостью около 12 миллионѣ пудъ, что-же касается до другихъ рѣкъ Австріи, а также и до прочихъ европейскихъ государствъ, то составы ихъ рѣчныхъ флотовъ еще слабѣе. Однимъ словомъ, *рускія рѣки обладаютъ такимъ рѣчнымъ флотомъ, какого не имѣютъ всѣ прочія государства Европы вмѣстѣ взятая.*

Каждое судно, перевоза известное количество груза на известное разстояніе, производитъ работу, измѣряемую числомъ сдѣланныхъ пудо-верстѣ. Если мы предположимъ, что судно движется съ ничтожною скоростью двухъ или трехъ верстѣ въ часъ, что оно идетъ только днемъ, а по ночамъ стоитъ, далѣе, что половину всего времени оно теряетъ на простояхъ у пристаней при нагрузкѣ и выгрузкѣ, то и тогда выходитъ, что оно свободно можетъ пройти въ навигацію болѣе 3000 верстѣ, что, впрочемъ, вполне подтверждается на каждомъ шагу и непосредственными примѣрами. Известно, на примѣръ, что руды и металлы выходятъ съ Урала въ первыхъ числахъ мая и приходятъ въ Петербургскій портъ въ началѣ сентября, перерѣзавъ поперекъ всю Россію съ востока на западъ, а этотъ кусокъ во всякомъ случаѣ болѣе трехъ тысячъ верстѣ. И такъ, если предположить, что судно можетъ пройти въ навигацію 3000 верстѣ, а всѣ суда вмѣстѣ вмѣщаютъ въ себѣ 350 миллионѣ пудъ, то, слѣдовательно, весь русскій рѣчной

флотъ въ одну навигацію можетъ выполнить работу въ одну тысячу милліардовъ пудовъ. Весь французскій флотъ выполняетъ работу всего 120 милліардовъ и, слѣдовательно, въ восемь разъ меньше, Бельгійскій 42 милліарда и въ Австріи на Дунай приблизительно столько-же. Въ 1882 году, когда сдѣлана была перепись судовъ, всѣ русскія желѣзныя дороги выработали около 500 милліардовъ пудовъ и, слѣдовательно, *русскій рѣчной флотъ легко можетъ выполнить въ одну навигацію, продолжающуюся всего полгода, вдвое болѣе работы, чѣмъ сколько всѣ наши желѣзныя дороги вмѣстѣ взятыя выполняютъ въ продолженіи цѣлаго года.* Въ такой-ли именно пропорціи дѣлимъ и мы свое вниманіе между этими двумя отдѣлами путей сообщенія? Вспоминаемъ-ли мы также о томъ, что желѣзныя дороги представляютъ собою въ сущности сѣть искусственную, между тѣмъ какъ водная унаслѣдована нами исторически, и уже успѣла въ общемъ вѣковомъ ходѣ развитія государства согласовать съ собою проявленія промышленной дѣятельности; что ведущая на своихъ водахъ въ большинствѣ случаевъ отъ центральныхъ областей государства къ его периферіи, она какъ-бы нарочно приспособлена къ тому, чтобы служить вѣрнымъ помощникомъ въ дѣлѣ вывоза нашихъ продуктовъ.

Но представимъ себѣ на минуту, что наша столь богатая и неоцѣненная рѣчная система почему нибудь не совсѣмъ въ порядкѣ. Положимъ, напримѣръ, что какой нибудь перекать, хотя бы даже одинъ, остановилъ движеніе судовъ. Караваны начинаютъ подходить къ нему одинъ за другимъ, и вскорѣ на обоихъ концахъ переката накапливается нѣсколько десятковъ пароходовъ и нѣсколько сотъ судовъ съ нѣсколькими милліонами пудъ груза, что случается очень не рѣдко. Начинается распаузка, посредствомъ которой приходится отгрузить иногда изъ каждой баржи до $\frac{3}{4}$ груза, а по проходѣ чрезъ перекать снова нагрузить ихъ. На Волгѣ за распаузку баржи платятъ отъ 500 до 1000 рублей со штуки, что на тысячу или болѣе судовъ, которыя пройдутъ чрезъ перекать въ на-

вигацію такимъ способомъ, составляетъ полъ милліона или болѣе рублей, да сверхъ того что стоитъ потеря времени на простоѣ, во время котораго эти суда могли-бы дойти до мѣста и снова нагрузиться. Вообще, что касается до общихъ потерь на водяныхъ путяхъ, то положимъ, напримѣръ, что за мелководіемъ рѣкъ нашъ рѣчной флотъ не можетъ грузиться на полную осадку, а только на $\frac{1}{2}$ ея размѣра, затѣмъ положимъ, что изъ числа всѣхъ 6 мѣсяцевъ навигаціи онъ теряетъ времени на простоѣ хотя бы одинъ мѣсяць и, слѣдовательно, $\frac{1}{6}$ всего времени. При такихъ условіяхъ онъ, конечно, не выполнитъ всей работы, на которую способенъ и которая выше была опредѣлена въ размѣрѣ одной тысячи милліардовъ пудовъ. Его потери составятъ въ нашемъ случаѣ $\frac{1}{6}$ на осадкѣ, да $\frac{1}{6}$ на времени, а всего около 50% всей работы, и, слѣдовательно, составятъ около 500 милліардовъ пудовъ, которыхъ онъ не довезетъ, благодаря встрѣченнымъ на пути затрудненіямъ. Считая по $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты, работа эта дала бы ему заработать около 50 милліоновъ рублей, которые отъ него отнимаетъ неустройство рѣкъ, не считая тѣхъ непосредственныхъ тратъ, которыя совершаются при перегрузкахъ за мелководіемъ. Не будемъ, конечно, претендовать на точность приведенныхъ нами численныхъ данныхъ, но, однакоже, во всякомъ случаѣ мы видимъ изъ нихъ, что здѣсь дѣло идетъ о громадныхъ суммахъ. Всякому знакомому съ нашимъ рѣчнымъ дѣломъ это хорошо извѣстно, для тѣхъ же, кто съ нимъ не знакомъ, мы приведемъ описанный нами дальше примѣръ Днѣстра, на которомъ даже при началѣ улучшенія рѣки цѣна доставки понизилась въ среднемъ на 10 коп. съ пуда и, слѣдовательно, на 10 милліоновъ пуд. Днѣстровскаго груза устранила до одного милліона рублей ежегодныхъ потерь, которыя поглощались затрудненіями русла и въ сущности прямо бросались въ воду. Если такъ велики эти потери на второстепенной рѣкѣ, отправляющей всего 10 милліоновъ пудъ, то каковы же онѣ должны быть на другихъ рѣкахъ, съ которыми Днѣстръ даже не можетъ быть и сравни-

ваемъ по своему значенію. Повторяемъ, приведенныя выше указанія убытковъ въ рѣчномъ дѣлѣ никоимъ образомъ не могутъ считаться преувеличенными, и обращаясь къ упомянутымъ нами вначалѣ лаконическимъ и одинокимъ газетнымъ извѣстіямъ о различныхъ случаяхъ рѣчныхъ недоразумѣній, мы должны имѣть въ виду, что это напоминаютъ о себѣ миллионныя потери, бесплодно бросаемыя въ воду. Если перекалъ остановилъ движеніе судовъ, такъ это не есть какой нибудь снѣжный заносъ или обвалъ выемки, о которыхъ летятъ телеграммы во всѣ газеты, и которые останавливаютъ движеніе всего то нѣсколькихъ тщедушныхъ поѣздовъ на сутки, а это есть скопленіе миллионовъ пудъ груза и, слѣдовательно, сотенъ поѣздовъ, остановленныхъ на цѣлый мѣсяцъ и болѣе.

Можно, конечно, сказать, что если-бы флотъ нашъ имѣлъ возможность перевозить все то количество грузовъ, которое только онъ перевести способенъ по своимъ размѣрамъ, то тогда ему бы не хватило имѣющихся запасовъ груза, но очевидно, что въ такомъ случаѣ, значитъ, онъ самъ по себѣ великъ, что при благоустройствѣ путей онъ могъ бы быть значительно меньше и, слѣдовательно, все таки вся часть его, заготовка которой оказалась вызванной задержками судоходства, составляетъ прямую потерю какъ въ отношеніи затраченнаго на нее капитала, такъ и въ отношеніи содержанія. Если бы въ такомъ случаѣ мы могли ограничиться только половиннымъ числомъ судовъ и пароходовъ, то какіе же капиталы окажутся при этомъ бесполезно затраченными, и сколько бесполезно тратится еще сверхъ того ежегодно,—бесполезно потому, что главнѣйшіе расходы судоходства, — это судовая прислуга, заведеніе и ремонтъ судовъ, ихъ такелажъ и проч., которые будутъ одинаковы, провезетъ ли данное судно вдвое больше или меньше груза, что же касается до тѣхъ расходовъ, которые падаютъ на каждый пудъ въ извѣстной степени равномерно, какъ, напримѣръ, топливо, смазка машинъ, нагрузка и выгрузка, то они составляютъ лишь небольшую часть всѣхъ прочихъ расходовъ и потому при меньшемъ количествѣ про-

всеннаго груза не дадутъ значительныхъ сбереженій. Однимъ словомъ, есть ли ббольшій запасъ грузовъ, чбмъ тотъ, который перевозится на рбкахъ нынб, или его нбтъ, это нисколько не измбняетъ того факта, что задержка судоходства отражается въ видб громадныхъ ежегодныхъ убытковъ.

И такъ систему нашихъ водяныхъ путей можно назвать безиримбрной въ Европб, какъ по длинб заключающихся въ пей рбкъ, такъ и по ихъ размбрамъ и многоводности, нашъ рбчной флотъ вдвое болбе, чбмъ во всей остальной Европб, эксплуатація водной сбти судоходствомъ общирна, а убытки, которые оно несетъ и можетъ нести отъ неустройства путей, опредбляются громадными суммами,—вотъ факты, которые характеризуютъ наше рбчное дбло. Взглянемъ-же теперь, что дбляетъ Европа въ отношеніи своихъ водяныхъ путей и что предстоитъ сдблать намъ въ этомъ отношеніи.

Во Франціи болбе или менбе дбятельная постройка каналовъ и улучшеніе рбкъ начаты были въ 1814 году и къ 1870 году было сдблано 4754 километровъ каналовъ, которые стоили въ общемъ итогб 786 милліоновъ франковъ; затбмъ, было превращено 3323 километра рбкъ въ каналы, что обошлось 250 милліоновъ франковъ, а на улучшеніе остальныхъ 3011 километровъ рбкъ было затрачено 147.485.000 фр. Всего же по 1870 годъ на водную сбтъ Франціи былъ затраченъ капиталъ въ 1183 милліона франковъ; затбмъ въ 1877 году была проектирована вновь дополнительная сбтъ съ постройкою еще 2925 километровъ каналовъ и съ затратою на это дбло 833 милліоновъ франковъ, изъ которыхъ въ 1878 году было уже построено 301 километръ на сумму 84.608.568 франковъ. Съ окончаніемъ этого расширенія сбти, она будетъ заключать въ себб затраченнаго капитала въ размбрб около 2 милліардовъ франковъ, или около 800 милліоновъ рублей, считая по курсу. Сверхъ этой затраты Франція расходуетъ еще ежегодно около 4 милліоновъ рублей на текущее содержаніе путей, не считая здбсь расходовъ на администрацію.

Германія имѣетъ уже 2136 верстъ каналовъ, стоимостью около 2.136 милліоновъ рублей; затѣмъ она частью уже окончила улучшеніе 8736 верстъ рѣкъ, частью же его оканчивается съ затратою 279,5 милліоновъ рублей. Наконецъ, проектировано и въ значительной части уже исполнено вновь 1640 верстъ каналовъ, стоимостью въ 230 милліоновъ рублей, всего-же въ Германіи на водную сѣть затрачивается 723 милліона рублей и сверхъ того расходуется ежегодно на содержаніе рѣкъ $4\frac{1}{2}$ милліоновъ рублей.

Въ Австріи стоимость улучшенія 9036 верстъ рѣкъ составитъ по окончаніи улучшенія затрату 289,2 милліона рублей и 217 верстъ каналовъ 21 милліонъ, а всего 310 милліоновъ. Сверхъ того проектированы каналы Дунай-Эльба и Дунай-Одеръ, длиною около 1500 верстъ и стоимостью 110 милліоновъ рублей. Всего-же Австрія затратитъ на свои водные пути около 420 милліоновъ рублей. На содержаніе рѣкъ расходъ составляетъ 3 милліона рублей.

Въ Англіи 3748 верстъ каналовъ стоили 240 милліоновъ и улучшеніе 3242 верстъ рѣкъ 104 милліона, а всего затрачено капитала 344 милліона и на содержаніе рѣкъ расходуется 2,8 милліона рублей.

Въ Бельгіи 1897 верстъ каналовъ и канализованныхъ рѣкъ обошлись въ 190 милліоновъ рублей и содержаніе ихъ стоитъ 1 милліонъ рублей.

Наконецъ, въ Швеціи было построено 229 верстъ каналовъ на сумму 17,6 мил. руб., при чемъ образовалось, при включеніи въ водную сѣть протяженія рѣкъ и озеръ, 1630 верстъ водяныхъ путей.

Всего же въ Европейскихъ государствахъ, за исключеніемъ Голландіи, Испаніи, Италіи, Греціи и Турціи, на водные пути въ большей части уже израсходовано, частью-же затрачивается въ настоящее время въ общей сложности около $2\frac{1}{2}$ миллиардовъ рублей и сверхъ того выходитъ ежегодно на содержаніе рѣкъ около 16 милліоновъ рублей.

Для многихъ у насъ, вѣроятно, цифры эти покажутся неожиданными. Подкупленные обманчивымъ видомъ рѣчного простора, вовсе незнакомые, хотя-бы въ общихъ чертахъ, съ улучшеніемъ рѣкъ, многіе у насъ очень склонны думать, что улучшить рѣку, это простое дѣло, легко выполнимое съ ничтожными затратами. Да и въ самомъ дѣлѣ, плывя безпрепятственно по цѣлому участку рѣки, правильному и глубокому и наткнувшись, вслѣдъ за этимъ, на мелкое мѣсто переката, какъ-то невольно обращаешь вниманіе, что пароходъ ношурчалъ по дну всего на протяженіе двухъ, трехъ десятковъ сажень, а дальше снова пошелъ себѣ своимъ порядкомъ. Отсюда заключеніе, что и всего то нужно бы было углубить перекатъ на незначительной длинѣ, вычерпавъ для этой цѣли со дна, хотя бы просто лопатой, ничтожное количество песку, и отсюда же распространенные, съ раздражительностью высказываемые отзывы о бездѣйствіи завѣдующихъ лицъ, подражываемомъ именно въ такомъ легко выполнимомъ на практикѣ отношеніи. Стоитъ только сдѣлать расчистку дна перекатовъ и рѣки будутъ глубоки; можно даже ограничиться и не расчисткой, а просто „подчисткой“: слово, которое употребляется у насъ для того, чтобы еще болѣе оттѣнить ничтожество подобнаго рода работы. При этомъ обыкновенно указываютъ на какого нибудь „практическаго человѣка“, который столько уже лѣтъ плаваетъ и знаетъ это дѣло отлично и который предлагаетъ какой нибудь самодѣйствующій подчиститель, или приборъ подъ названіемъ „нѣтъ болѣе перекатовъ“. Къ чему съ этихъ поръ весь столѣтній опытъ работъ на рѣкахъ на всемъ мірѣ, въ которомъ участвовали не смѣтное число всевозможныхъ ученыхъ и не ученыхъ, практическихъ и не практическихъ людей, опытъ, во время котораго были затрачены миллиарды рублей, когда у насъ здѣсь нашелся человѣкъ, который уже тридцать лѣтъ плаваетъ и смотритъ на безмолвно плывущія воды, которыя, однакоже, увы, очень мало говорятъ взгляду, хотя бы даже и тридцать лѣтъ скользящему по ихъ поверхности, но не проникающему въ ихъ глубокую сущность.

Но предоставимъ однако изобрѣтателямъ заниматься безплодными размышленіями о возможности улучшенія рѣкъ по мановенію ока, и взглянемъ, хотя-бы бѣглымъ образомъ, почему понадобились такія громадныя, вышеупомянутыя средства для устройства водяныхъ системъ въ западныхъ государствахъ.

Какъ извѣстно, существуетъ два способа улучшенія рѣкъ, выборъ изъ которыхъ въ каждомъ частномъ случаѣ находится въ зависимости отъ количества воды, которое улучшаемая рѣка имѣетъ. Если она незначительна по своимъ размѣрамъ и воды въ ней протекаетъ настолько мало, что какъ-бы ее не сгущивать вмѣстѣ, все таки нельзя достигнуть достаточнаго просторнаго и глубокаго потока, то тогда остается только одно,—взглянуть на эту рѣку, какъ на запасъ воды и, преградивъ теченіе, скопить ее въ видѣ ряда другъ за другомъ слѣдующихъ продольныхъ озеръ, расположенныхъ вдоль по теченію рѣки въ видѣ уступовъ или лѣстницы, съ устройствомъ на каждомъ переходѣ съ одной ступени на другую особыхъ камеръ для пропуска судовъ, называемыхъ шлюзами. Такой способъ улучшенія рѣки, въ данномъ случаѣ въ сущности превращенной въ каналъ, называется канализаціей и получилъ, благодаря малымъ размѣрамъ рѣкъ, особенное распространеніе во Франціи и Бельгіи, а также на малыхъ рѣкахъ Германіи и Англіи. Улучшенныя такимъ образомъ рѣки входятъ въ составъ искусственныхъ водяныхъ путей, а потому и присоединяются обыкновенно къ сѣти каналовъ. Что касается до стоимости устройства каналовъ, то во Франціи они обошлись, смотря по ихъ поперечнымъ размѣрамъ, а также размѣрамъ шлюзовъ, отъ 20 до 152 тысячъ рублей за версту, а въ среднемъ по 78300 р.; затѣмъ во вновь проектированной дополнительной сѣти новѣйшихъ каналовъ, ихъ стоимость опредѣлилась въ 120 тысячъ за версту. Въ Англіи построенныя въ прежнее время каналы стоили отъ 25 до 83 тысячъ за версту, въ Швеціи по 81600 р. за версту, въ Германіи отъ 52 до 123 тысячъ. Наконецъ у насъ каналъ *Императора Александра II* обошелся по 48 тысячъ за версту, а два по-

выхъ приладожскихъ канала, Свирскій и Сясьскій, по 111 тысячъ. Въ среднемъ-же, при нынѣшнихъ болѣе дорогихъ цѣнахъ чѣмъ прежде, можно предположить, что постройка канала въ круглой цыфрѣ стоитъ около 100 тысячъ за версту. Затѣмъ канализація рѣкъ обходится нѣсколько дешевле. Канализація Сены стоила по 62000 р., Роны по 66100 р., Соны по 64000 р., Мааса въ Бельгiи по 60000 и въ Германiи по 73000 р., Майны по 76000 р., Саара по 192000 р., Браги по 133000 р. и т. д., а въ среднемъ можно считать, что она обходится по 80000 р. за версту.

Переходимъ, затѣмъ, къ тому случаю, когда улучшаемая рѣка имѣетъ достаточный запасъ воды и значительные размѣры. Въ этомъ случаѣ, конечно, превращеніе ее въ каналъ было-бъ нераціонально, какъ потому, что свободная рѣка всегда выгоднѣе для судоходства, чѣмъ перерѣзанная рядомъ плотинъ, такъ и потому, что самая канализація стоила-бы въ этомъ случаѣ слишкомъ дорого. Здѣсь остается только одно средство улучшенія, это углубленіе естественнаго русла въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ оно недостаточно глубоко для хода судовъ, что-же касается до способовъ достиженія этой цѣли, то въ этомъ отношеніи могутъ быть два существенно различныхъ пути: одинъ изъ нихъ можетъ заключаться въ непосредственномъ углубленіи дна, то есть въ его расчисткѣ или вычерпываніи рѣчныхъ отложеній, производимомъ какимъ-бы то ни было способомъ, и другой въ томъ, что для такого углубленія употребляется сила теченія, которое какими нибудь мѣрами сосредоточивается по выбранному направленію и постепенно прорываетъ себѣ углубленную дорогу, по которой и располагается фарватеръ.

Примѣненіе непосредственныхъ расчистокъ къ углубленію рѣкъ имѣетъ цѣлую исторію, обширную по своему приложенію на практикѣ и грустную по своимъ результатамъ. Пересчитывать всѣ предложенные въ этомъ отношеніи приборы: скребки, грабли, плуги, дноуглубители и т. д. будетъ совершенно лишнее, такъ какъ всѣ они привели къ одному

и тому-же заключенію, что съ одной стороны производимая ими работа слишкомъ миниатюрна въ сравненіи съ тою, которую предстоитъ выполнять на практикѣ, и съ другой, что самое удаленіе грунта обходится слишкомъ дорого. Единственный въ числѣ этихъ приборовъ, который оказался на практикѣ пригоднымъ и употребляется во всѣхъ случаяхъ расчистокъ и до настоящаго времени,—это различныхъ системъ землечерпательныя машины, приводимыя въ движеніе паровыми двигателями и требующія затраты отъ 5 до 10 руб. за кубическую сажень удаленнаго грунта. Но, однако, уже одинъ этотъ размѣръ стоимости землечерпанія указываетъ, что при значительныхъ объемахъ выемки, которые всегда приходится выполнять на практикѣ, оно не представляетъ какого либо дешеваго средства, а составляетъ само по себѣ работу капитальную. Впрочемъ, это бы еще ничего, но и помимо этого существуетъ другое, болѣе роковое обстоятельство, которое заставляетъ причислить землечерпаніе, какъ и вообще всѣ другіе способы расчистокъ, къ числу работъ непроезжихъ и безплодныхъ въ смыслѣ улучшенія рѣкъ. Обстоятельство это заключается въ томъ, что мелкія мѣста рѣки всегда сопровождаются ненормальнымъ для нея состояніемъ русла, а именно размывомъ береговъ, раздѣленіемъ на рукава, разсѣяніемъ теченія въ стороны и т. д., и когда въ такомъ мѣстѣ будетъ прорытъ на днѣ подводный каналъ, то онъ вскорѣ замывается отложеніями и дно снова выравнивается, часто не оставляя и слѣда отъ сдѣланной работы. Фактъ этотъ еще въ тридцатыхъ годахъ былъ окончательно констатированъ на французскихъ рѣкахъ, въ Англіи и на многихъ нѣмецкихъ, гдѣ съ тѣхъ поръ землечерпаніе, какъ средство для улучшенія рѣкъ, окончательно брошено. Затѣмъ, то же самое заключеніе о результатахъ расчистокъ было получено на всѣхъ нашихъ рѣкахъ, гдѣ только онѣ примѣнялись, и вообще въ настоящее время можно уже на основаніи достаточныхъ опытныхъ данныхъ вывести окончательное общее заключеніе, что затраты на подобныя расчистки составляютъ

въ смыслѣ улучшенія рѣкъ не что иное, какъ бесполезно брошенные въ воду деньги. Еще если гдѣ и полезно болѣе или менѣе примѣнять землечерпаніе, такъ развѣ только въ частномъ случаѣ скопленія въ какомъ-либо мѣстѣ судовъ за мелководьемъ для проведенія ихъ чрезъ перекалъ, если только вода не прибудетъ раньше, чѣмъ будетъ окончена копотливая работа по прокапыванію подводнаго канала. Но очевидно, что этотъ частный случай проведенія чрезъ перекалъ задержаннаго каравана, по проходѣ котораго отъ сдѣланнаго канала зачастую вскорѣ не остается и слѣда, и въ лучшемъ случаѣ развѣ увеличенная глубина сохранится въ извѣстной мѣрѣ до конца навигаціи,—очевидно, что такой случай не есть улучшеніе рѣки, понимаемое въ смыслѣ постоянного видоизмѣненія русла къ лучшему, а въ свою очередь бесплодная работа, обусловленная отсутствіемъ другихъ работъ болѣе рациональныхъ.

Итакъ, способъ непосредственной расчистки мелкихъ мѣстъ рѣки долженъ быть признанъ совершенно не примѣнимымъ и въ практикѣ улучшенія рѣкъ давно уже оставленъ. Изобрѣтатели и практическіе люди могутъ, конечно, и нынче продолжать заниматься имъ и предлагать его какъ наиболѣе дешевый способъ, какимъ въ свое время предполагали его люди, посвятившіе себя дѣлу улучшенія рѣкъ, но результатъ всегда былъ и будетъ одинъ и тотъ-же, а именно: разочарованіе и убѣжденіе въ необходимости прибѣгнуть для цѣли улучшенія за помощью къ самой рѣкѣ и ея теченію.

Этотъ второй и единственный способъ улучшенія значительныхъ рѣкъ заключается въ томъ, что разбросанное и неправильное теченіе даннаго мѣста рѣки собирается соотвѣтствующими сооруженіями вмѣстѣ и дружно направляется по выбранному направленію. При этомъ усиленное теченіе начинаетъ размывать и углублять дно, и для содѣйствія такой работѣ воды, съ цѣлью скорѣйшаго ея окончанія, въ особенности въ томъ случаѣ, когда дно состоитъ изъ твердаго и трудно размываемаго грунта, примѣняется иногда землечер-

паніе, которое въ данномъ случаѣ оказывается чрезвычайно полезнымъ подспорьемъ. Сдѣланное землечерпаніемъ углубленіе дна уже не заносится теперь и даже размывается дальше, такъ какъ теченіе рѣки направлено вдоль искусственнаго подводнаго канала и не имѣетъ наклонности къ заносу, какъ это случается тогда, когда оно имѣетъ свободу идти на перерѣзъ къ направленію канала.

Что касается до сооружений, посредствомъ которыхъ теченіе можетъ быть направлено надлежащимъ образомъ, то ихъ чрезвычайное множество, начиная съ простыхъ плетней или щитовъ, и кончая прочными дамбами изъ каменной кладки. Всѣ они вообще могутъ быть подраздѣлены на двѣ категоріи, а именно: сооружений временныхъ, устанавливаемыхъ лишь во время мелководья, и сооружений постоянныхъ, устраиваемыхъ въ руслѣ разъ на всегда. Капитальная между ними разница заключается въ томъ, что первыя, будучи въ концѣ навигаціи, а также при высокихъ водахъ, сняты, оставляютъ пережатъ въ прежнемъ его видѣ и, какъ и расчистка, даютъ лишь временное углубленіе во время своего дѣйствія, между тѣмъ какъ вторыя, кромѣ того, что они уже сами по себѣ стоятъ въ рѣкѣ постоянно, сверхъ того, расположенныя въ извѣстной системѣ, образуютъ между собою какъ-бы ящики, которые при высокихъ водахъ, покрывающихъ сооружения, постепенно заполняются пескомъ и иломъ и въ концѣ концовъ образуетъ новые, правильно расположенные берега, окончательно преобразующіе видъ рѣки въ данномъ мѣстѣ. За первой категоріей сооружений есть такимъ образомъ выгода меньшихъ единовременныхъ затратъ, за второй окончательное уничтоженіе мелкаго мѣста на всегда.

Чтобы дать надлежащую оцѣнку этимъ двумъ категоріямъ сооружений, обратимъ вниманіе, что когда собираютъ на пережатѣ теченіе вмѣстѣ, то цѣль этого заключается въ томъ, чтобы усилить его и тѣмъ придать ему большую силу размыва. Но такъ какъ оно при этомъ встрѣчаетъ сопротивленіе какъ въ днѣ рѣки, такъ и въ самомъ сооруженіи, то

это послѣднее, сообразно основной своей цѣли, должно обладать болѣею силою сопротивленія, чѣмъ дно. Далѣе, если мы представимъ себѣ на время, что исправляемое неправильное мѣсто рѣки было нѣкогда правильнымъ и, затѣмъ, постепенно съ теченіемъ времени приняло неправильную форму вслѣдствіе подмывовъ, то во время этого процесса видоизмѣненія русла изъ двухъ элементовъ, которые обуславливаютъ его составъ, а именно дна и береговъ, первое устояло, а подвергались разрушенію вторые, — то, слѣдовательно, обратно, чтобы привести это неправильное мѣсто къ правильному виду, необходимо, во первыхъ, выдвинуть разрушенные берега въ русло на надлежащее мѣсто и, во вторыхъ, создать эти новые берега болѣе прочными, чѣмъ они были прежде. Отсюда необходимость для цѣлей улучшенія прочныхъ и расположенныхъ соотвѣтствующимъ образомъ фашинныхъ или каменныхъ дамбъ, образующихъ общеою своею совокупностью какъ бы несокрушимую опорную систему, въ пазухахъ которой отлагаются новые наносные берега, уже теперь достаточно защищенные отъ непосильной для нихъ прежде разрушающей силы воды.

Этотъ общій выводъ основного принципа улучшенія перекатовъ, полученный здѣсь нами такимъ апріористическимъ путемъ и кажуційся нынѣ такимъ простымъ и естественнымъ, потребовалъ, однако-же, на практикѣ продолжительнаго и копотливаго вывода *a posteriori*, создавъ въ свою очередь цѣлую исторію примѣненія временныхъ сооружений съ цѣлымъ рядомъ различныхъ сѣтчатыхъ, разборчатыхъ, кулевыхъ и другихъ плотинъ, щитовъ, запоней, затопленныхъ судовъ и т. д., предложенныхъ и испытанныхъ на дѣлѣ какъ отдѣльными лицами, такъ и комиссіями, образованными офиціально и снабженными значительными средствами. И здѣсь, въ этомъ разнообразіи всевозможныхъ приспособленій, пзобрѣтатели, которые и до нынѣ еще у насъ продолжаютъ напоминать о себѣ, едва-ли уже, кажется, выдумаютъ что-либо новое, да и вообще ихъ сфера попытокъ, за недостаточною подготовкою въ отношеніи жизни русла

рѣки и общаго представленія о стройномъ равновѣсіи всѣхъ силъ и сопротивленій переката съ механической точки зрѣнія,— по необходимости ограничивается перестановкою какихъ-либо частей сооруженія на другое мѣсто. Вообще результатъ всего опыта примѣненія временныхъ сооруженій можетъ быть характеризованъ слѣдующимъ образомъ. Если такое сооруженіе выдвинуто въ рѣку недостаточно, то оно дѣйствуетъ на усиленіе теченія слишкомъ слабо и не даетъ водѣ запаса силы, достаточнаго для размыва дна; въ этомъ случаѣ результатъ получается или очень ничтожный, или-же и вовсе никакого. Чтобы направляющая теченіе плотина оказала надлежащее дѣйствіе, необходимо, чтобы она была выдвинута въ русло далеко и распространялась на достаточное протяженіе по длинѣ переката, а такъ какъ вмѣстѣ съ силою подпора должна быть увеличена также прочность и устойчивость сооруженія, то съ этимъ вмѣстѣ увеличиваются практическая трудность его примѣненія и затраты на устройство, постановку и содержаніе. Въ этомъ именно и заключается Ахиллесова пята всѣхъ временныхъ плотинъ, такъ какъ обстоятельство это прямо вліяетъ на ихъ главнѣйшую выгоду, а именно сравнительную простоту и дешевизну первоначальнаго устройства. Выдвинутыя въ русло болѣе или менѣе далеко, онѣ требуютъ сильнаго укрѣпленія на снастяхъ и якоряхъ, съ постояннымъ и сильнымъ надзоромъ, при чемъ-то снасть вырвется, то якорь сдастъ, то судно наплыветъ и все опрокинетъ, то колья подмоетъ и вынесетъ щитъ, и т. д. Масса хлопотъ, постоянная неувѣренность въ устойчивости сооруженія, вѣчныя поломки, ремонтъ и перестановки, и, въ концѣ концовъ, незначительный результатъ и неожиданно большой для предложившаго свою систему итогъ расходовъ, умаляющій пользу ея примѣненія до ничтожнаго размѣра. Еще если гдѣ такія системы могутъ быть съ нѣкоторою пользою примѣняемы, такъ это только на отдѣльныхъ рѣкахъ, во первыхъ, прежде всего малаго размѣра и, во вторыхъ, отличающихся очень слабымъ теченіемъ и мелко песчанымъ дномъ. На этихъ рѣкахъ система эта и

примѣняется съ извѣстнымъ успѣхомъ, хотя и здѣсь только до тѣхъ поръ, пока эксплуатація этихъ путей будетъ ограничиваться нѣсколькими пароходами, ставить-же широкое и прочное судоходство въ зависимость отъ слабаго временнаго сооруженія, которое можетъ уничтожить любой плотъ, паводокъ или просто вѣтеръ, не есть серьезное рѣшеніе вопроса о помощи судоходству и можетъ быть допущено лишь временно за отсутствіемъ средствъ на примѣненіе другихъ болѣе солидныхъ мѣръ.

Какъ это ни грустно для многихъ, но единственной рациональной системой улучшенія свободныхъ рѣкъ должно быть признано приведеніе ихъ въ порядокъ посредствомъ устройства прочныхъ и постоянныхъ сооружений, назначенныхъ къ исправленію испорченныхъ рѣкою береговыхъ очертаній. Повторяемъ, можно увлекаться мыслями о легкости углубленія перекатовъ воображаемыми дешевыми и легко исполнимыми способами, можно говорить, что затопили одну баржу и переката не стало, забывая, что въ другихъ мѣстахъ топили ихъ по десятку и толку не вышло, можно предлагать эти средства, подкрѣпляя ихъ авторитетностью практическихъ людей, можно писать о нихъ, какъ о какомъ-то открытіи Америки, какъ это иногда дѣлаютъ прокатившіеся на пассажирскомъ пароходѣ корреспонденты, но неумолимая и обширная практика этого дѣла знаетъ только одно серьезное средство,—это серьезные работы, увы, соединенныя съ затратою значительныхъ средствъ. Намъ остается такимъ образомъ разъ навсегда помирившись съ этимъ грустнымъ фактомъ, признать, что сдѣланныя въ этомъ направленіи въ западной Европѣ громадныя затраты нисколько не удивительны и что онѣ представляютъ собою неизбѣжную необходимость при достиженіи цѣли приведенія водяныхъ путей въ порядокъ.

Но прощась съ этими попытками изысканія простыхъ и легкихъ средствъ для улучшенія рѣкъ, попытками, конечно, по своей цѣли похвальными и составлявшими необходимую ступень въ апостеріорномъ пути развитія рѣчной техники,—

придется съ другой стороны просить и нѣкоторыхъ изъ господъ нашихъ техпиковъ проститься съ ихъ всеотрицающимъ скептицизмомъ къ системѣ капитальнаго улучшенія рѣкъ. „Отъ улучшенія переката происходитъ вредное пониженіе вышележащаго глубокаго участка рѣки, на перекалъ достаточной глубины отъ устройства сооружений не достигается, примѣненіе этой системы возможно только для защиты береговъ, когда дорога земля, ей можно только спрямить перекалъ, но не улучшить“,—все это такія возраженія, которыя еще лѣтъ пятнадцать тому назадъ противопоставляли противники этой системы тогда только еще начинавшемуся заграничею дѣлу систематическаго улучшенія рѣкъ и вызывали въ свое время возраженія тѣхъ, которые этимъ дѣломъ занимались. Не вѣря, съ одной стороны, въ пользу расчистокъ и временныхъ мѣръ, видя, съ другой стороны, ошибки и неудачи, неизбѣжно сопровождавшія новое тогда дѣло возведенія въ рѣкахъ сооружений, и не находя ничего другого для замѣны этой системы, противники эти приходили къ тому абсурдному заключенію, что рѣки негодны какъ пути сообщенія, что ихъ огульно нужно превращать въ каналы, или даже просто смотрѣть на нихъ, какъ на запасъ воды для питанія боковыхъ, искусственно вырытыхъ каналовъ. Но время однако же шло, а съ нимъ вмѣстѣ накапливался и опытъ, и вскорѣ всѣ эти голоса должны были смолкнуть передъ несокрушимой логикой факта. Взамѣнъ первобытнаго бѣдствующаго судоходства на тѣхъ-же самыхъ рѣкахъ явились всевозможныя туръныя, буксирныя и пассажирскія пароходства, рѣки оживились, остановки и бѣдствія ушли въ прошедшую даль, и страна, убѣдившись въ благотворныхъ для нея результатахъ этого дѣла, дружно и энергично принялась за его распространеніе по всей своей водной сѣти. У насъ подобныя сомнѣнія высказываются заднимъ числомъ и возражать на нихъ уже поздно. Намъ остается только дать этимъ техникамъ добрый советъ, взять заграничный отпускъ, прокатиться по рѣкамъ Рейну, Эльбѣ и т. д., знаменитымъ своимъ затрудненіями въ прежнее

время и, поглядѣвши своими собственными глазами, какія такія на нихъ произошли вредныя пониженія горизонта и какіе есть перекаты, вернуться назадъ, чтобы бодро взяться за дѣло у себя дома.

Что касается до стоимости систематическаго улучшенія рѣкъ капитальными сооруженіями, то она тѣмъ больше, чѣмъ больше размѣры русла и измѣняется примѣрно отъ 5 до 75 тысячъ рублей на версту. Такъ, напримѣръ, улучшеніе ничтожныхъ сплавныхъ рѣкъ въ Баваріи: Иллера, Леха, Вертаха, или въ Германіи верхней части Везера, обошлось отъ 3¹/₂ до 7 тысячъ руб. на версту; за тѣмъ нѣсколько большія по своимъ размѣрамъ рѣки, какъ, напримѣръ, Изаръ и др., стоили уже по 13—15 тысячъ рублей на версту; далѣе, сплавныя французскія рѣки по 21300 р., Эльба и Одеръ отъ 22 до 30 тысячъ, Висла и верхняя часть Дуная въ Баваріи 32 тысячи, Мемель 46 тысячъ, нижняя часть Баварскаго Дуная 56 тысячъ и, наконецъ, Рейнъ 74 тысячи рублей на версту. Въ среднемъ, считая какъ большія рѣки, такъ и малыя, можно принять вообще, что ихъ улучшеніе обходится по 32000 руб. на версту.

Итакъ, вотъ цифры, изъ которыхъ сложились заграничныя затраты на приведеніе водной сѣти въ порядокъ: устройство каналовъ по 100.000 руб. за версту, превращеніе рѣкъ въ каналы по 80.000 руб. и улучшеніе свободныхъ рѣкъ по 32000 руб. Проводя аналогію между заграничными государствами и нами, взамѣнъ распространеннаго мнѣнія о легкой возможности улучшенія рѣкъ съ помощью ничтожныхъ средствъ, намъ необходимо имѣть въ виду, что на улучшеніе 50743 верстъ рѣкъ неизбежно рано или поздно придется затратить болѣе полуторыхъ миллиардовъ рублей серебромъ, а считая съ необходимыми дополненіями въ сѣти каналовъ, круглой цифрой около двухъ миллиардовъ. Если бы можетъ быть, намъ сказали на это, что у насъ есть рѣки, которыя не имѣютъ значенія, какъ Печора, Мезень и т. д., то на это можно отвѣтить, что за то у насъ есть еще Сибирь, о которой не было и рѣчи.

Но неужели же однако западные государства такъ богаты, что могли затрачивать такіа громадныя суммы на свои рѣки, а мы такъ бѣдны, что для насъ это невозможно? Опять приходится намъ обратиться къ этимъ государствамъ за объясненіемъ, какимъ образомъ они этого достигли. Мы не можемъ, конечно, взять на себя трудъ излагать всю обширную исторію этого дѣла во всей ея подробности, а преслѣдуя лишь цѣль освѣщенія основныхъ принциповъ, ограничимся краткой характеристикой способовъ, которыми сопровождалось выполнение столь обширной задачи.

Итакъ, начнемъ съ Англіи, тѣмъ болѣе, что исторія ея водяныхъ путей представляетъ много своеобразнаго и интереснаго. Страна эта, благодаря своему климату, вообще отличается благопріятными для судоходства условіями; съ одной стороны обиліе влаги, выпадающей въ различныя времена года очень равномерно, а, слѣдовательно, и питающей водяные пути такимъ же образомъ, а, съ другой, мягкая зима, даютъ значительныя выгоды въ отношеніи эксплуатаціи водяныхъ путей сравнительно съ другими странами Европы. Тѣмъ не менѣе, англійскія рѣки въ своемъ естественномъ состояніи вообще представляли значительныя затрудненія для движенія судовъ, и первоначально судоходство могло пользоваться лишь глубоко врѣзывающимися въ материкъ фіордами и лиманами, а также нижними частями рѣкъ, въ которыя, благодаря значительному приливу, достигающему высоты отъ 20 до 40 футовъ, морскія воды заливались далеко вверхъ и обуславливали своимъ подпоромъ увеличеніе глубины на довольно значительное разстояніе. Затѣмъ, что касается до остального протяженія рѣкъ, то оно находилось въ рукахъ частныхъ лицъ, застроившихъ ихъ мельницами, заводами, мостами и т. д., крайне затруднявшими судоходство. Сверхъ того прибрежныя собственники земель облагали проходящіа суда значительными пошлинами въ свою пользу и тѣмъ дѣлали развитіе судоходства совершенно невозможнымъ. Въ виду такого положенія правительство вынуждено было начать съ нимъ борьбу, которая,

однако-же, во первыхъ, благодаря могущественности богатыхъ владѣльцевъ земель, а во вторыхъ, вслѣдствіе необходимости въ сносѣ для возстановленія судоходства многочисленныхъ заводовъ и мельницъ, принадлежащихъ частнымъ лицамъ,—была очень не легка и продолжалась съ значительнымъ упорствомъ и энергіей до начала нынѣшняго столѣтія. Первое указаніе относительно начала подобной борьбы относится къ 1215 году, когда англійскія рѣки были объявлены свободными отъ всѣхъ пошлинъ и владѣльцы обязывались снести всѣ сооруженія въ рѣкахъ, препятствующія судоходству. Затѣмъ, въ 1423 году изданъ былъ законъ, устанавливающій управление и завѣдываніе рѣками, по которому канцлеромъ короля назначались 5 спеціальныхъ комиссаровъ, снабженныхъ чрезвычайными полномочіями и властью, обязанныхъ содѣйствовать судоходству и наблюдать за дренажемъ и защитою прибрежныхъ полей отъ наводненій. Комиссары эти завѣдывали исправленіемъ поврежденныхъ и постройкою новыхъ сооружений, имѣли неограниченное право сносить ненужныя или вредныя плотины, уничтожать частныя мельницы и пруды, разбирали жалобы на задержки или стѣсненіе судоходства, назначали за это штрафы и взыскивали убытки. Имъ предоставлено было также своею властью привлекать къ затратамъ по улучшенію рѣкъ прибрежныхъ владѣльцевъ, которые отъ такого улучшенія могли имѣть извѣстныя выгоды, и опредѣлять соотвѣтственно этимъ выгодамъ размѣры суммъ, въ которыхъ каждый изъ нихъ долженъ былъ участвовать въ общемъ дѣлѣ улучшенія, при чемъ въ случаѣ не взноса этой суммы принадлежащая владѣльцу земля подвергалась конфискаціи или отдавалась на откупъ. При производствѣ работъ комиссары имѣли право брать въ окрестностяхъ рабочихъ, подводъ, лошадей и прочія рабочія силы, а также лѣсной матеріалъ изъ любой ближайшей дачи по опредѣленной умѣренной цѣнѣ. Для завѣдыванія всѣмъ этимъ дѣломъ, комиссары составляли себѣ необходимый штатъ исполнительнѣй судоходной полиціи и сборщиковъ налоговъ, причемъ если кто либо оставался не-

доволенъ взысканіемъ повѣреннаго комиссара, то могъ обратиться къ присяжному суду, но съ тѣмъ, что если проиграетъ дѣло, то платитъ тройную сумму иска. Изданіе этого закона интересно какъ въ отношеніи характеристики той энергіи, съ которою англійское правительство стремилось поставить на первомъ планѣ выгоды судоходства и подчинить ему прочія отрасли прибрежной экономической дѣятельности, такъ и въ отношеніи системы распредѣленія и взысканія необходимыхъ затратъ на рѣки съ прилежащихъ участниковъ выгодъ отъ приведенія рѣки въ порядокъ. Въ законѣ этомъ въ грубой формѣ выразился, такимъ образомъ, тотъ же принципъ, который въ новѣйшее время получилъ распространеніе у нѣмцевъ въ видѣ такъ называемыхъ водяныхъ товариществъ, гдѣ участіе въ работахъ по улучшенію рѣкъ обществъ и прилежащихъ частныхъ владѣльцевъ сдѣлано также обязательнымъ помимо ихъ согласія, но гдѣ, однакоже, благодаря извѣстной неясности и сложности порядка образованія подобныхъ товариществъ, участники все таки имѣютъ возможность въ извѣстной мѣрѣ уклоняться отъ него и, дѣлая различныя проволочки, затягивать дѣло.

Затѣмъ, съ изобрѣтеніемъ плузовъ въ XVI вѣкѣ положеніе водяныхъ путей Англіи начинаетъ радикально измѣняться. Въ 1660 году заинтересованные въ судоходствѣ собственники земель, прилежащихъ къ рѣкѣ Medway, а также нѣкоторые купцы и фабриканты, обратились къ правительству съ просьбою, чтобы имъ предоставлено было взимать съ проходящихъ по рѣкѣ судовъ опредѣленную пошлину, и что взамѣнъ того они обязываются на свой счетъ привести рѣку и ея лиманъ въ судоходное состояніе, съ возведеніемъ для этой цѣли всѣхъ необходимыхъ сооружений. Просьба эта была удовлетворена, и въ 1664 году образовалось первое „товарищество собственниковъ“ рѣки Medway, вслѣдъ за которымъ стали создаваться другія такія-же товарищества на другихъ рѣкахъ, а также для постройки каналовъ и такимъ образомъ, въ концѣ концовъ создали всю ту сѣть водяныхъ пу-

тей, которую Англія имѣетъ въ настоящее время. При этомъ заинтересованныя въ открытіи судоходнаго пути частныя лица, часто прилежація графства, приходы и общины, собирали между собою необходимыя средства, раздѣленные на пай, которые не представляли собою бумагъ на предъявителя и не служили предметомъ биржевой игры, а составляли недвижимую собственность владѣльца, которая или могла ими продаваться на равнѣ съ прочей собственностью, или-же переходила по наслѣдству ипотечнымъ порядкомъ. При учрежденіи товариществъ, имъ предоставлялось право на отчужденіе земель и выпускъ займовъ, а также право сборовъ съ судоходства, которые первоначально были ограничены максимальными нормами.

Такимъ образомъ создалась водная сѣть Англіи на средства частной инициативы и безъ всякаго плана. Сѣть эта до постройки желѣзныхъ дорогъ удовлетворяла въ достаточной мѣрѣ потребностямъ страны и вызвала сосредоточеніе большинства промышленныхъ заведеній вдоль каналовъ, при чемъ эти послѣдніе въ большинствѣ случаевъ служили предметомъ значительнаго дохода не только для ихъ собственниковъ, но и земель, по которымъ они проходили, такъ какъ владѣльцы этихъ земель, графства или приходы, облагали ихъ земельнымъ сборомъ въ свою пользу, часто достигавшимъ значительныхъ размѣровъ, даже до 40% съ чистой прибыли канала. Въ свою очередь и правительство имѣло съ нихъ доходъ въ видѣ подоходнаго, опредѣляемаго экспертами, налога въ размѣрѣ до 4% съ прибыли.

Съ началомъ постройки желѣзныхъ дорогъ положеніе каналовъ совершенно измѣнилось. Такъ какъ промышленность страны въ теченіе длиннаго періода времени созданія сѣти водныхъ путей успѣла вдоль нихъ сосредоточиться, то и предприниматели постройки желѣзныхъ дорогъ нашли выгоду всего вести ихъ по тѣмъ же направленіямъ, часто совершенно параллельно, и создали имъ, такимъ образомъ, сильную конкуренцію. Съ этихъ поръ начинается ожесточенная

борьба между тѣми и другими путями сообщенія посредствомъ сильнаго пониженія тарифовъ, и такъ какъ при этомъ страдали больше всего не собственники каналовъ, которые въ судоходствѣ не участвовали и брали лишь плату за проходъ судна, а судоходцы, по большей части состоящіе изъ мелкихъ судовладѣльцевъ, то они и не могли выдержать такой конкуренціи. Судоходство стало падать, грузы стали переходить на желѣзныя дороги, доходы съ каналовъ уменьшились, и собственники желѣзныхъ дорогъ не преминули воспользоваться такими вызванными пониженіемъ тарифовъ обстоятельствами; скупая въ свою собственность нѣкоторые участки каналовъ и въ особенности ихъ узловыя пункты, они возвысили на нихъ сборъ до значительнаго размѣра и создавая сверхъ того цѣлый рядъ умышленныхъ задержекъ въ этихъ мѣстахъ движенія грузовъ, нанесли судоходству еще болѣе сильный ударъ. Такимъ образомъ ескорѣ, а именно въ 1855 году, уже около половины всего числа каналовъ окончательно перешло въ ихъ руки. Хотя такое положеніе дѣла и вызвало правительство издать нѣкоторыя распоряженія для поддержанія каналовъ, какъ, напримѣръ, уничтоженіе максимальныхъ размѣровъ судоходныхъ пошлинъ и разрѣшеніе самимъ товариществамъ эксплуатировать свои каналы судоходствомъ на подобіе желѣзныхъ дорогъ, на что они прежде права не имѣли, но и это было уже поздно, и въ настоящее время только отдѣльныя, особенно удачно расположенные каналы съ успѣхомъ ведутъ свое дѣло, остальные же всѣ, или, какъ уже сказано, перешли въ собственность желѣзныхъ дорогъ и эксплуатируются этими послѣдними какъ расширеніемъ своей сѣти, или же заключили съ ними общія конвенціи по совмѣстной перевозкѣ грузовъ. Новыхъ каналовъ въ Англіи въ настоящее время уже не строится, да и въ большинствѣ случаевъ они уже перерѣзали всѣ наиболѣе удобныя для этой цѣли мѣста съ точки зрѣнія технической возможности устройства канала и съ точки зрѣнія экономическихъ условій. Не ихъ ошибка, что позднѣйшая желѣзнодорожная сѣть избрала

тѣже самыя направленія, хотя по характеру своего устройства могла бы и избѣжать этого, какъ поставленная въ меньшую зависимость отъ условій мѣстности.

Какъ бы то ни было, исторія англійскихъ водяныхъ путей указываетъ намъ, что ихъ устройство не обременило государственнаго бюджета тою значительною суммою, которая приведена была выше въ видѣ расчета ихъ стоимости. Вся эта сумма была затрачена частными лицами и обществами, которымъ была вполне предоставлена инициатива созданія и эксплуатаціи путей сообщенія, какъ въ отношеніи рѣкъ и каналовъ, такъ и въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ и шоссе. Это общій принципъ, которому англійская нація неуклонно слѣдуетъ относительно государственныхъ путей сообщенія, придерживаясь того взгляда, что если данный путь нуженъ, то онъ будетъ обладать достаточнымъ движеніемъ, которое само себя окупитъ.

Заканчивая замѣчанія относительно англійскихъ водяныхъ путей, остается упомянуть, что пагубныя послѣдствія конкуренціи каналовъ съ желѣзными дорогами, грозившія общей будущей монополіей въ томъ случаѣ, еслибы всѣ водяные пути перешли въ руки желѣзныхъ дорогъ, послужили прекраснымъ примѣромъ для другихъ государствъ, пришедшихъ къ тому заключенію, что на этихъ путяхъ, по крайней мѣрѣ государственнаго значенія, частная монополія не должна быть допускаема. Въ особености въ отношеніи такого взгляда поучительна исторія французскихъ водяныхъ путей сообщенія, къ которой мы и переходимъ.

Во Франціи, какъ и въ Англии, во времена феодальнаго права судоходство было крайне стѣснено непомѣрными пошлинами и потому не могло получить значительнаго развитія. Въ это время французскія рѣки находились въ завѣдываніи особыхъ корпорацій судопромышленниковъ, которыя пользовались извѣстнымъ покровительствомъ короля, имѣли свою рѣчную полицію, производили необходимыя расчистки фарватера и работы по устройству бечевниковъ и провозили

большою частью свои-же собственные товары. Такъ продолжалось до 1669 года, когда всѣ судоходныя и сплавныя рѣки были объявлены достояніемъ государства и для завѣдыванія ими были учреждены особые официальные представители, облеченные въ тоже время и судебною властью. Затѣмъ въ 1716 году былъ учрежденъ корпусъ путей сообщенія, который уже окончательно положилъ конецъ существованію корпорацій судопромышленниковъ.

Собственно улучшение свободныхъ рѣкъ ограничивалось въ это время частными постройками, назначенными для защиты береговъ отъ подмыва и полей отъ наводненій. Всѣ эти постройки дѣлались каждымъ на свои частныя средства, кто какъ умѣлъ, безъ всякаго плана и общаго согласія. Только съ начала нынѣшняго столѣтія правительство, создавъ соотвѣтствующіе техническія центры и техническій надзоръ за рѣками на мѣстѣ, подчиняетъ эти отдѣльныя работы себѣ и вводитъ въ нихъ необходимое единство, привлекая прибрежныхъ владѣльцевъ и общества къ общему денежному въ этомъ дѣлѣ участию, сообразно выгодамъ отъ этихъ работъ и наростанію новыхъ чрезвычайно плодородныхъ земель. Къ этому участию привлекаются также въ извѣстной долѣ средства департаментовъ и коммунъ, которыя они получаютъ въ видѣ общественныхъ сборовъ, присоединяемыхъ въ извѣстномъ ежегодно опредѣляемомъ процентѣ къ прочимъ налогамъ.

Собственно постройка искусственныхъ водяныхъ путей началась во Франціи со времени изобрѣтенія шлюзовъ извѣстнымъ архитекторомъ Леонардо да Винчи въ XVI вѣкѣ. Первые шлюзы были построены на рѣкѣ Vilaine и вслѣдъ за этимъ начата постройка перваго французскаго канала de Briare, соединяющаго Сѣну съ верхней частью Лауры. Первоначально постройка эта велась отъ казны, но, затѣмъ, со смертію Генриха IV работы были остановлены и возобновлены при Ришелье въ 1638 году, съ отдачею ихъ по концессіи двумъ лицамъ, которыя получили за это потомственное дворянское достоинство, право суда на каналъ и право

на судоходный сборъ по установленному правительствомъ размѣру. Съ окончаніемъ постройки этого канала въ 1642 году, выдано было приблизительно на такихъ же условіяхъ нѣсколько другихъ концессій на канализацію нѣкоторыхъ небольшихъ рѣкъ, на постройку знаменитаго Лангедокскаго канала, соединяющаго Средиземное море съ Атлантическимъ океаномъ и канала герцога Орлеанскаго. При этомъ концессіи выдавались или на извѣстный срокъ, или же на вѣчно. Такими концессіонными способами къ концу XVIII вѣка было уже устроено до 1000 километровъ каналовъ, которые, однакоже, во время революціи были почти всѣ конфискованы и перешли такимъ образомъ въ руки правительства. Въ это же время былъ установленъ казенный судоходный сборъ, назначенный для доставленія средствъ по содержанію рѣкъ.

Затѣмъ, во времена консульства и имперіи приступлено было къ окончанію прерванныхъ революціей работъ по устройству сѣти каналовъ, отданы были концессіи на постройку еще двухъ, а также приступлено къ сооруженію новыхъ каналовъ на казенный счетъ. Для полученія на это средствъ Наполеонъ I продалъ три изъ конфискованныхъ каналовъ снова въ частныя руки, но, однакоже, вырученныя отъ этой продажи деньги пошли на военные издержки. Усиленные работы по водянымъ путямъ начинаются снова во времена реставраціи какъ по временнымъ или вѣчнымъ концессіямъ на право доходовъ съ каналовъ, такъ и на счетъ сдѣланныхъ правительствомъ для этой цѣли специальныхъ займовъ 1821 и 1822 годовъ, которые, впрочемъ, представляли собою не что иное, какъ нѣкоторое видоизмѣненіе тѣхъ же концессій. Правительство брало на себя постройку и поддержаніе каналовъ и обязывалось уплачивать компаніямъ капиталистовъ проценты и погашеніе, всего въ размѣрѣ 5,6%, и сверхъ того обязывалось послѣ окончательнаго погашенія капитала выдавать имъ въ продолженіи 40 лѣтъ половину чистаго дохода отъ эксплуатаціи каналовъ.

До 1830 г. главнѣйшее вниманіе правительства было обращено на каналы, во времена же Іюльской монархіи начались работы по улучшенію рѣкъ; этому дѣлу данъ былъ ходъ изобрѣтеніемъ разборчатыхъ плотинъ, значительно облегчившихъ техническихъ трудности, которыя приходилось преодолевать при прежней системѣ глухихъ плотинъ. Однако, многія изъ предпринятыхъ въ это время работъ по канализаціи рѣкъ были прерваны революціей 1848 года. Въ 1835 былъ установленъ новый размѣръ судоходнаго налога и сдѣлана классификація судоходныхъ каналовъ и рѣкъ на мѣстныя и государственныя. Затѣмъ, къ этому же времени относится начало постройки желѣзныхъ дорогъ, и дальнѣйшее развитіе судоходныхъ путей за не многими отдѣльными исключеніями почти вовсе приостанавливается.

Такъ продолжалось до 1860 года, когда въ мнѣніи общества снова совершается поворотъ въ пользу водяныхъ путей. Время это успѣло показать, что французское судоходство имѣетъ достаточный *raison d'être* и живучесть, и что оно пережило испытаніе, которое суждено было ему вынести при развитіи желѣзнодорожной конкуренціи и игрѣ тарифовъ. Нужно при этомъ имѣть въ виду, что французская сѣть водяныхъ путей, построенная въ различное время и безъ всякаго единства, въ противоположность желѣзнымъ дорогамъ, обладающимъ всѣми условіями для непрерывной перевозки грузовъ по всевозможнымъ направленіямъ, лишено этого въ высшей степени важнаго для судоходства условія. Такъ какъ глубина на каналѣ весьма различна и размѣры шлюзовъ весьма разнообразны, то суда или могутъ двигаться только на незначительномъ протяженіи, или же должны имѣть наименьшіе размѣры, отражающіеся крайне невыгодно на стоимости доставки. Съ другой стороны, въ противоположность тѣмъ же желѣзнодорожнымъ линіямъ, роскошно построеннымъ, обладающимъ значительными средствами, имѣющимъ многочисленныя приспособленныя грузовыя станціи и т. д., судоходные пути, за исключеніемъ небольшого числа предпріятій туэрной тяги

и товарныхъ пароходовъ, служатъ предметомъ эксплуатаціи чрезвычайно бѣднаго класса людей, мариньеровъ, у которыхъ все ихъ достояніе только въ ихъ судахъ, на которыхъ они рождаются, живутъ и умираютъ. Люди эти кормятся единственнымъ своимъ занятіемъ,—перевозкой груза, крайне затрудненной неудобствами пристаней и въ особенности частыми перерывами въ судоходствѣ во время недостатка воды въ каналахъ и ихъ чистки. Нѣтъ ничего удивительнаго, если при такихъ неравныхъ условіяхъ судоходство уцало-бы окончательно, но, однако-же, этого не случилось, а только произошло другое распредѣленіе грузовъ между тѣми и другими путями. Въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ судоходство поставлено въ настолько благопріятныя условія, которыя болѣе или менѣе могутъ быть сравниваемы съ удобствами желѣзныхъ дорогъ, какъ это на примѣръ имѣетъ мѣсто въ сѣверо-восточной части Франціи, оказывается, что если взять всѣ расходы по перевозкѣ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ и водянымъ путямъ, считая въ нихъ и проценты съ погашеніемъ первоначально затраченныхъ на эти пути капиталовъ, то перевозка по водянымъ путямъ стоитъ болѣе чѣмъ вдвое дешевле, чѣмъ по желѣзнымъ дорогамъ. Вообще провозная плата по французскимъ рѣкамъ и каналамъ колеблется въ предѣлахъ отъ $\frac{1}{80}$ до $\frac{1}{160}$ к. съ пуда и версты, считая здѣсь и судоходный сборъ, въ среднемъ же ее можно считать въ размѣрѣ $\frac{1}{75}$ коп.; если принять, затѣмъ, что средній не убыточный тарифъ желѣзныхъ дорогъ Франціи составляетъ $\frac{1}{25}$ коп., то, слѣдовательно, на каждой сдѣланной по водянымъ путямъ пудо-верстѣ получается у страны сбереженіе въ $\frac{2}{75}$ коп., а на все количество провозимыхъ 120 миллиардовъ пудо-верстъ, около 32 милліоновъ ежегодной экономіи. Само собою разумѣется, что этотъ приблизительный расчетъ относится къ настоящему, далеко не благопріятному состоянію судоходства и дастъ странѣ далеко превосходящій размѣръ выгодъ, когда разовьется въ должной мѣрѣ.

Какъ-бы то ни было, послѣ многихъ изслѣдованій и долгой полемики, французская нація пришла къ тому выводу,

что водная сѣть, не смотря на то, что въ настоящемъ своемъ видѣ она даетъ всего около 5 милліоновъ франковъ сбора и, слѣдовательно, даже не окупаетъ своего содержанія, представляетъ, однакоже, для страны предметъ необходимости и требуетъ извѣстной поддержки и покровительства. Государство должно привести эту сѣть въ порядокъ и создавъ, такимъ образомъ, два рода путей: желѣзнодорожныхъ и водяныхъ, предоставить имъ распределить имѣющійся запасъ грузовъ между собою сообразно естественнымъ удобствамъ и выгодамъ каждаго, регулируя взаимнымъ своимъ соревнованіемъ нормальные размѣры провозной платы. Въ силу такого рѣшенія была образована особая коммиссія, распадавшаяся на отдѣльные мѣстные отдѣлы, въ которой были выяснены всѣ нужды существующихъ водяныхъ системъ, выяснены необходимыя къ ней дополненія, а также и размѣры предстоящихъ на это дѣло затратъ. Затѣмъ, въ 1877 и 1878 году была представлена на разсмотрѣніе палаты такъ называемая программа бывшаго тогда министромъ публичныхъ работъ Фрейсине, по которой испрашивалось разрѣшеніе на выкупъ въ казну многихъ желѣзныхъ дорогъ, на выкупъ отъ частныхъ компаній главнѣйшихъ каналовъ, на работы въ портахъ и, наконецъ на работы по довершенію сѣти водяныхъ путей, которыя были оцѣнены въ суммѣ 830 милліон. франковъ. При этомъ было предположено раздѣлить всѣ судоходные пути Франціи на 2 класса, а именно: главные и второстепенные, при чемъ первые обязательно должны находиться въ администраціи государства, вторые же могутъ сдаваться по концессіямъ на опредѣленный срокъ обществамъ или частнымъ лицамъ, но по мѣрѣ средствъ въ свою очередь будутъ выкуплены въ казну. Всѣ главные пути должны обладать однообразными размѣрами глубины и шлюзовъ, второстепенные же могутъ сообразоваться въ этомъ отношеніи съ мѣстными обстоятельствами. На покрытіе расходовъ, необходимыхъ для производства работъ, предположено, во первыхъ, обратиться къ содѣйствію департаментовъ и общинъ, которыя и выдали пра-

вительству тогда-же авансы, и, ввоторыхъ, выпустить особый 3-хъ процентный заемъ, подобный желѣзнодорожнымъ облигаціямъ съ 75 лѣтнымъ погашеніемъ.

Вообще исторія французской водной сѣти показываетъ, что большая часть прежнихъ ея водяныхъ путей была построена концессионнымъ порядкомъ, причемъ за немногими исключеніями пути эти перешли уже въ руки правительства, за окончаніемъ срока концессій, или же непосредственнымъ выкупомъ. При своихъ собственныхъ затратахъ на улучшеніе водяныхъ путей правительство прибѣгаетъ частью къ обложенію судоходства сборомъ, частью къ содѣйствію мѣстныхъ департаментовъ и коммунъ, взимающихъ съ мѣстнаго населенія налоги, назначенные для удовлетворенія мѣстныхъ нуждъ, частью же, а именно въ отношеніи рѣкъ, къ участию въ работахъ прибрежныхъ владѣльцевъ, заинтересованныхъ въ защитѣ своихъ береговъ и полей отъ разрушеній. Недостающія, затѣмъ, суммы оно покрываетъ особыми займами, выпускаемыми на подобіе желѣзнодорожныхъ займовъ съ долгосрочнымъ погашеніемъ. Принимая такимъ образомъ на свой бюджетъ проценты и погашеніе затраченнаго капитала, оно не рассчитываетъ покрывать ихъ судоходнымъ сборомъ достаточнаго размѣра и понижаетъ этотъ послѣдній въ видахъ содѣйствія нынѣ слабому судоходству, которое оно считаетъ для страны необходимымъ и выгоднымъ. Обремененіе своего бюджета процентами по займамъ оно находитъ въ такой-же мѣрѣ необходимымъ и справедливымъ, въ какой нашло нужнымъ содѣйствовать созданію желѣзнодорожной сѣти посредствомъ принятой на себя гарантіи желѣзнодорожныхъ займовъ; выравнивая такимъ образомъ свои заботы о томъ и другомъ родѣ сообщеній, одинаково для страны необходимымъ, оно ожидаетъ отъ судоходства дальнѣйшаго развитія, нынѣ крайне недостаточнаго, и рассчитываетъ на полученіе отъ него будущихъ значительныхъ выгодъ, какъ для страны вообще, такъ и по увеличенію судоходныхъ сборовъ, которые снимутъ съ него впоследствии тяжесть уплатъ по сдѣланнымъ для него займамъ.

Переходимъ затѣмъ къ другимъ государствамъ. Бельгія обладаетъ сѣтью очень хорошо устроенныхъ каналовъ и канализованныхъ рѣкъ; нѣкоторыя изъ нихъ устроены частными концессіонными компаніями, другія самимъ правительствомъ и находятся въ его администраціи, и остальные, наконецъ, принадлежатъ къ числу мѣстныхъ, и устроены на счетъ провинціальныхъ средствъ и коммунъ. На всѣхъ этихъ путяхъ существуетъ судоходный сборъ, иногда достигающій значительнаго размѣра (до 0,05 фр. съ тонны и километра), что же касается до судоходства, то оно довольно оживленно (около 40 миллиардовъ пудовъ) и установилась совершенно прочно, несмотря на значительное развитіе желѣзнодорожной сѣти.

Водяные пути Швеціи сравнительно съ другими государствами имѣютъ своеобразный характеръ. Внутри этой страны расположено множество большихъ озеръ, на которыхъ, однако же, судоходство могло имѣть чисто мѣстный характеръ, если бы они не были соединены судоходными путями съ моремъ. Съ этою цѣлью было устроено 229 километровъ каналовъ, которые вмѣстѣ съ вошедшими въ составъ водныхъ системъ рѣками и озерами, образовали внутреннюю, соединенную съ моремъ водную сѣть длиною въ 1740 километровъ и сверхъ того около 5000 километровъ береговъ озеръ. Устройство всей этой сѣти произошло исключительно по инициативѣ и на средства частныхъ обществъ, составленныхъ изъ прилежащихъ къ открываемому пути землевладѣльцевъ, фабрикантовъ и купцовъ, которые, составивъ между собою товарищество и не допуская въ него постороннихъ или отдаленныхъ владѣльцевъ, преслѣдовали не цѣль дохода отъ своего предприятия, а довольствуясь лишь небольшими процентами на затраченный капиталъ, имѣли въ виду дать доступъ судоходству къ своимъ владѣніямъ и тѣмъ оживить свою промышленность. Но такъ какъ обыкновенно собраннаго между ними капитала оказывалось недостаточно, то правительство съ своей стороны оказывало поддержку этимъ товариществамъ выдачею

или безвозвратныхъ пособій, или-же въ видѣ долгосрочныхъ процентныхъ и безпроцентныхъ ссудъ, а также отпускомъ матеріаловъ, рабочихъ или отводомъ необходимыхъ участковъ земли. Сверхъ того товарищества получали поддержку отъ мѣстныхъ провинцій, а также отъ другихъ уже образовавшихся раньше сосѣднихъ товариществъ, заинтересованныхъ въ расширеніи сѣти. Имъ предоставлялось брать извѣстнаго размѣра судоходный сборъ, очень однако ограниченный, такъ что рѣдкіе каналы даютъ 4—5% на затраченный капиталъ, остальные-же по одному проценту и даже менѣе.

Во всѣхъ четырехъ приведенныхъ нами выше государствахъ есть одна общая существенная черта въ отношеніи ихъ взгляда на образованіе водной сѣти. Всѣ они, почти не имѣя удобныхъ для судоходства естественныхъ водныхъ путей и не имѣя болѣе или менѣе развитого судоходства, создаютъ ихъ искусственными мѣрами и приступая къ затратамъ на это дѣло, придерживаются того взгляда, что судоходство представляетъ собою одну изъ частныхъ отраслей промышленности страны, а потому, говоря вообще, и должно искать въ своей сферѣ источника для покрытія расходовъ. Разница между ними заключается только въ томъ, что Англія придерживается этого принципа въ безусловномъ видѣ, предоставляя всѣ свои водяныя пути, также какъ шоссе и желѣзныя дороги, частной предпріимчивости, прочія-же государства находятъ эту промышленность полезной и необходимой съ обще-государственной точки зрѣнія и стремясь къ созданію и упроченію судоходства, покровительствуютъ ему, участвуя въ извѣстной мѣрѣ въ расходахъ и не требуя отъ него полного погашенія сдѣланныхъ затратъ. Затѣмъ, въ двухъ остальныхъ изъ разсматриваемыхъ нами Европейскихъ государствахъ, а именно: въ Германіи и Австріи, обстоятельства сложились существенно иначе. Здѣсь не судоходство шло какъ-бы вслѣдъ за улучшеніемъ и созданіемъ водяныхъ путей, а обратно: устройство водной сѣти составило послѣдствіе развитія судоходства и его требованій. Хотя и здѣсь

также какъ въ Англіи и Франціи во времена феодальнаго права оно было обложено множествомъ мѣстныхъ непомѣрныхъ сборовъ, доходившихъ, напримѣръ, до того, что на Эльбѣ на 329 километрахъ было 32 заставы, на которыхъ уплачивалось въ общей сложности по 1 флорину и 7 крейцеровъ съ центнера груза, но, однако-же, съ уничтоженіемъ этихъ сборовъ въ началѣ нынѣшняго столѣтія, оно тотчасъ-же начало быстро развиваться. Этому содѣйствовало сравнительно благоприятное состояніе нѣмецкихъ рѣкъ, довольно значительныхъ по своимъ размѣрамъ и не такихъ крутыхъ и быстрыхъ, какъ во Франціи. Хотя, конечно, и здѣсь рѣки въ естественномъ видѣ представляли значительныя затрудненія судоходству, если это послѣднее подразумѣвать въ его современномъ видѣ, но нужно имѣть въ виду, что тогда оно было далеко примитивнѣе и состояло преимущественно въ движеніи плотовъ, лодокъ и небольшого размѣра судовъ, которыя могли довольствоваться въ большей или меньшей мѣрѣ естественнымъ русломъ. Какъ-бы то ни было, но къ тому времени, когда, наконецъ, былъ установленъ на рѣкахъ правильный надзоръ, и когда въ свою очередь рѣчная техника выработала опредѣленные способы улучшенія свободныхъ рѣкъ и начала примѣнять ихъ къ дѣлу,—болѣе или менѣе оживленное судоходство было уже совершившимся фактомъ и давало странѣ значительныя выгоды, содѣйствуя развитію и процвѣтанію городовъ, промышленныхъ предпріятій, культурѣ страны и ея сбыту. Заинтересовавъ такимъ образомъ въ своемъ состояніи разнообразнѣйшіе отрасли промышленности, оно вызвало въ обществѣ общее сознаніе общегосударственной пользы водныхъ путей сообщенія и сдѣлало движеніе по нимъ судовъ свободнымъ отъ судоходныхъ сборовъ. Но такъ какъ, тѣмъ не менѣе, съ дальнѣйшимъ развитіемъ судоходства понадобились многія улучшенія въ водной сѣти, а, слѣдовательно, понадобились и средства на это, то вопросъ этотъ и былъ рѣшенъ въ томъ смыслѣ, что оставляя судоходство свободнымъ отъ сборовъ, всѣ заинтересованныя въ каждомъ частномъ слу-

чаѣ лица, общины и города, принимали непосредственное участіе въ расходахъ общей складчиной своихъ суммъ, собранныхъ различными общинами для всего населенія этихъ городовъ и сель налогомъ. Такимъ образомъ въ противоположность вышеприведеннымъ государствамъ, гдѣ образованіе капиталовъ для водяныхъ путей имѣло характеръ преимущественно концессій, займовъ и ссудъ, здѣсь капиталы эти имѣютъ характеръ складчинъ, выдаваемыхъ водянымъ путямъ безвозвратно. Приступая къ какимъ-либо работамъ, составляется коммиссія изъ представителей государства и всѣхъ заинтересованныхъ сторонъ, въ которой по обсужденіи ожидаемыхъ отъ предпріятія выгодъ, опредѣляется, сколько должны и могутъ внести на это дѣло частныя лица, общества, уѣзды и провинціи, а остальная сумма добавляется уже изъ средствъ государствъ, во многихъ случаяхъ имѣющихъ на этотъ предметъ особые фонды (Flussbaufond), собираемые особыми налогами (Flussbausteuern).

Само собою разумѣется, что такой складочный характеръ капиталовъ съ участіемъ правительства въ значительныхъ суммахъ, отнесенныхъ на счетъ общаго бюджета, ставитъ водяные пути въ зависимость отъ состоянія финансовъ страны и благосостоянія прибрежныхъ мѣстностей. Такъ въ предѣлахъ Германіи, финансы которой находятся въ удовлетворительномъ состояніи, а самая страна обладаетъ развитой промышленностью и высокой культурой, и самое дѣло улучшенія водяныхъ путей идетъ широко и быстро. Всѣ главнѣйшія ея рѣки: Рейнъ, Эльба, Везеръ, Одеръ, Висла, Мозель, Мемель и другія, а также многія меньшія, какъ, на примѣръ, Некаръ, Нетца, Варта и т. д., уже почти окончательно приведены въ порядокъ въ свободномъ состояніи; другія, какъ на примѣръ, рѣки Сааръ, верхняя часть Мозеля, Брага, Майна, верхняя Нетца, канализованы, а въ дополненіе къ уже имѣющейсѣ сѣти каналовъ, частью уже приступлено къ устройству новыхъ, какъ, на примѣръ, морского канала для соединенія Сѣвернаго моря съ Балтійскимъ, канала, соединяющаго рѣки

Эмсъ и Яде, канала Франкфуртъ-Рейпъ и др., частью же проектированы и разсмотрѣны, какъ, на примѣръ, громадный внутренній соединительный каналъ отъ Рейна до Эльбы, затѣмъ, каналы Рейнъ-Маасъ, Дортмундъ-Эмсъ, Одеръ-Шпрэ, Эльба-Шпрэ, Фридлянтъ-Швединъ, Ростокъ-Берлинъ, Лейпцигъ-Эльба и др.

Напротивъ въ Австріи, у которой и финансы въ довольно плачевномъ состояніи, да и самая страна сравнительно менѣе богата, улучшеніе водяныхъ путей идетъ значительно медленнѣе. Что касается до каналовъ, то имѣя ихъ всего 232 версты, она и дальше пока еще только ограничивается разговорами о двухъ большихъ системахъ для соединенія Дуная съ Одеромъ и Дуная съ Эльбой, для улучшенія же судоходныхъ рѣкъ сдѣланы пока работы на части Дуная отъ Пассау до Пресбурга, затѣмъ на Эльбѣ въ Богеміи и нѣкоторыя работы на другихъ рѣкахъ. Не устанавливая судоходнаго сбора, котораго въ Австріи, за исключеніемъ небольшой платы за проходъ черезъ порогъ Штрудель у Кремса не существуетъ, и не имѣя свободныхъ средствъ въ казначействѣ, ей приходится ограничиваться только тѣми случаями, когда къ водянымъ работамъ представляется какая либо частная возможность. Такъ для улучшенія Дуная у Вѣны образована была особая исполнительная коммиссія съ тремя равными пайщиками: городомъ, провинціей и государствомъ, которая, произведя работъ на 30 милліоновъ гульденовъ, въ возмѣщеніе ихъ получаетъ въ свою пользу, во первыхъ, большую площадь вновь созданной части города, которую она продаетъ участками и, во вторыхъ, доходы отъ отдачи пристаней въ аренду. Такимъ же образомъ работы на Дунаѣ у Пешта, на 8 милліоновъ гульденовъ, были сдѣланы на счетъ займа Венгерскаго правительства, назначеннаго для улучшенія городовъ. Затѣмъ, что касается до предстоящихъ обширныхъ работъ по улучшенію порожистой части Дуная у Желѣзныхъ Воротъ, то и здѣсь дѣло обойдется безъ одинокаго участія средствъ казны, такъ какъ по парижскому трактату

вся нижняя часть Дуная явля объявлена свободной для судовъ всѣхъ націй, и для улучшенія этой части образована особая Европейская комиссія, которая и займется этимъ дѣломъ.

За то, съ другой стороны, можетъ быть благодаря тому же недостатку въ средствахъ на водяные пути, въ Австріи была приложена особая заботливость въ отношеніи ихъ изысканія въ средѣ заинтересованныхъ участниковъ складочныхъ капиталовъ, собираемыхъ на это дѣло. Въ то время какъ въ Германіи, составляющей конгломератъ различныхъ королевствъ и герцогствъ, на этотъ счетъ не имѣется общихъ и точно установленныхъ правилъ и на практикѣ дѣло ведется придерживаясь обычнаго права, въ Австріи, на противъ, по этому поводу существуютъ опредѣленные узаконенія въ водномъ уставѣ. Въ случаѣ необходимости какихъ либо работъ на рѣкѣ, съ цѣлью ли защиты береговъ или полей отъ наводненій, или устраненія какихъ либо другихъ причиненныхъ водою неудобствъ или ущербовъ, заинтересованныя лица подаютъ правительству заявленіе, въ которомъ указываютъ имена предпринимателей, цѣль и размѣры работъ, входящихъ въ составъ предпріятія, размѣръ существующихъ убытковъ и ожидаемыхъ выгодъ съ перечисленіемъ всѣхъ ближайшихъ собственниковъ или обществъ, на интересы которыхъ отразится предпріятіе, указываютъ распредѣленіе между ними предположенныхъ затратъ, а также на участки земли и водяныя учрежденія, которыя должны быть уступлены въ пользу предпріятія или обложены сервитутами. Правительственная власть рассматриваетъ это заявленіе и убѣдившись, что предпріятіе дѣйствительно будетъ полезно и не принесетъ какого либо ущерба, объявляетъ о немъ въ газетахъ и назначаетъ день для общаго по этому дѣлу совѣщанія, на которомъ, если нужно съ участіемъ экспертовъ и юристовъ, опредѣляется степень участія чужой собственности и размѣры ея вознагражденія, а также изыскивается общее между всѣми заинтересованными лицами соглашеніе въ отношеніи размѣра ихъ участія, при чемъ, од-

на-коже, въ случаѣ, если такого соглашенія не состоится, то дѣлается постановленіе по числу голосовъ съ обязательнымъ подчиненіемъ ему меньшинства и обязательной уплатой павшихъ на нихъ частей затраты. Образованное такимъ образомъ „водяное товарищество“ производитъ работы на свой счетъ, взыскиваетъ въ случаѣ надобности содѣйствіемъ правительственныхъ властей и суда разложенные на участниковъ платежи, получаетъ право на отчужденіе необходимыхъ ему земель и сооружений, а также право на переносъ ихъ на другія мѣста помимо согласія владѣльцевъ, право требованія за извѣстную плату строительныхъ матеріаловъ, а въ экстренныхъ случаяхъ помощи и рабочихъ; прибывающія отъ предпріятія земли поступаютъ въ собственность товариществъ, но могутъ быть куплены прилежащими владѣльцами по опредѣленной цѣнѣ.

При образованіи подобныхъ товариществъ правительство можетъ также брать инициативу и на себя, при чемъ въ каждомъ частномъ случаѣ оно рѣшаетъ вопросъ, должны ли быть произведены работы на счетъ вспомоствованій и субсидій земскихъ и частныхъ суммъ, или же изъ заинтересованныхъ въ работахъ гминъ и частныхъ владѣльцевъ должно быть составлено товарищество, хотя бы на это заинтересованные лица и не соглашались. Первоначальная расценка рѣкъ, требующая значительныхъ издержекъ, производится правительствомъ, поддержаніе же ея, а также и всѣ вообще небольшія расчистки, производятся по уставу прилежащими гминами подъ надзоромъ правительственныхъ агентовъ. Такимъ же путемъ вынимаются карчи, очищаются и укрѣпляются ивнякомъ бечевники, а также отмели, при чемъ если правительственный чиновникъ сдѣлалъ приглашеніе о производствѣ такихъ обязательныхъ работъ, а онѣ къ сроку не исполнены, то правительство производитъ ихъ само со взысканіемъ съ гминъ сдѣланныхъ при этомъ расходовъ.

Такими способами составились капиталы, употребленные на приведеніе водяныхъ путей Германіи и Австріи въ поря-

докъ; кстати сказать, пути эти и заслуживали заботы, чему и дали наглядное доказательство во время созданія желѣзнодорожной сѣти и возбужденной при этомъ конкуренціи. Рѣчное судоходство не только не упало при этомъ, а, напротивъ, какъ бы еще болѣе оживилось и стало быстрѣе развиваться. Въ этомъ отношеніи достаточно будетъ привести примѣръ Эльбы, вдоль которой, какъ извѣстно, проложены желѣзные дороги, и на которой, однако-же, количество провезеннаго груза съ 400.000 тоннъ въ Шандау и 660.000 тоннъ въ Гамбургъ въ 1865 году, возросло къ 1880 году въ Шандау до 1.600.000 тоннъ и въ Гамбургъ до 1.345.000 тоннъ и, слѣдовательно, въ четыре раза за пятнадцатилѣтній періодъ времени. Вообще чрезвычайно обширная нѣмецкая полимическая литература по поводу сравненія выгодъ водяныхъ путей съ желѣзными дорогами, чрезвычайно богатая многочисленными и подробными статистическими данными, можно сказать, вполне доказала, что свободныя рѣки, болѣе или менѣе удобныя для судоходства, всегда способны давать возможность къ перевозкѣ грузовъ по такимъ низкимъ тарифамъ, которыхъ желѣзные дороги вынести не могутъ.

Фактъ этотъ считается тамъ вполне доказаннымъ, и рѣчь идетъ лишь о сравненіи выгодности постройки каналовъ и капализованныхъ рѣкъ съ желѣзными дорогами. Въ этомъ отношеніи взгляды были различны: одни говорили, что если искусственные водяные пути могутъ существовать въ ряду съ желѣзными дорогами, то только потому, что они по большей части находятся въ рукахъ государства, которое, покровительствуя имъ и не взыскивая съ судоходства полного размѣра процентовъ и погашенія капитала, даетъ имъ такимъ образомъ возможность къ пониженію тарифа на счетъ правительства. Другіе, напротивъ, говорили, что фактъ такого дѣйствительно существующаго покровительства обуславливается на его неизбѣжностью въ отношеніи каналовъ вообще, а недостатками водяныхъ сѣтей государствъ, а потому и недостаточному развитію судоходства; напротивъ, что сама по

себѣ съ технической точки зрѣнія эксплуатація канала всегда выгоднѣе желѣзнодорожной перевозки, что и подтверждается многочисленными примѣрами надлежащимъ образомъ устроенныхъ и расположенныхъ каналовъ, не нуждающихся въ покровительствѣ со стороны государства и способныхъ къ конкуренціи совершенно самостоятельно. Въ концѣ концовъ полемика эта свелась къ тому заключенію, что не смотря ни на какія возраженія искусственные пути выгодны и необходимы для экономической дѣятельности страны, но для того, чтобы они съ успѣхомъ могли давать требуемые отъ нихъ выгоды, помимо цѣлесообразности ихъ расположенія, они должны удовлетворять извѣстнымъ техническимъ условіямъ въ отношеніи размѣровъ плузовъ и глубины и сверхъ того быть въ рукахъ правительства, а не на монополіи у частныхъ лицъ. Придя къ такому выводу и указывая на недостатки развитія существующихъ водныхъ системъ германское и австрійское общества начали дѣятельную агитацію въ пользу постройки новыхъ каналовъ и вызвавъ сочувствіе къ этому дѣлу въ средѣ заинтересованныхъ лицъ, привлекли къ нему капиталы городовъ и областей и выработали предположенія относительно обширной дополнительной сѣти, которая въ Германіи и выполняется съ особенной поспѣшностью, въ Австріи же остается пока только въ проектѣ. Большая часть этихъ каналовъ строится самимъ правительствомъ, нѣкоторые же отдѣльные отданы на извѣстныхъ условіяхъ въ эксплуатацію городамъ, какъ, на примѣръ, Франкфурту каналъ, соединяющій этотъ городъ съ Рейномъ, или улучшеніе нижняго Везера, отданное Бремену съ правомъ взимать сборъ въ размѣрѣ 1 марки съ тонны.

Таковы въ общихъ чертахъ способы, съ помощью которыхъ западныя государства образовали капиталы, затраченные ими на свои водяные пути. Капиталы эти, въ общей сложности болѣе 2 миллиардовъ рублей, составились въ большей своей части изъ затратъ частныхъ капиталистовъ и акціонерныхъ компаній, изъ долгосрочныхъ займовъ, затѣмъ изъ де-

нежнаго участія, которое оказали этому дѣлу прилежащія провинціи, уѣзды, сельскія общества, приходы, города, частныя землевладѣльцы, промышленники и т. д. Только остальную затѣмъ сумму израсходовали съ цѣлью содѣйствія судоходству сами правительства изъ своихъ общегосударственныхъ средствъ, возмѣщая ее частью непосредственнымъ доходомъ отъ судоходства, частью-же косвенно, отъ увеличенія общаго благосостоянія страны. Въ числѣ этихъ государствъ есть такія, которыя смотрятъ на водяные пути какъ на частное доходное дѣло, такія, которыя берутъ ихъ въ свое завѣдываніе и получаютъ съ нихъ недостаточный доходъ, считаютъ свои приплаты необходимымъ временнымъ пожертвованіемъ, наконецъ, такія, которыя смотрятъ съ этой точки зрѣнія только на искусственные водяные пути, что-же касается до естественныхъ рѣкъ, то оставляя на нихъ судоходство свободнымъ отъ всякихъ сборовъ, улучшаютъ и содержатъ ихъ на свои средства въ соединеніи со средствами прилежащихъ владѣльцевъ и обществъ. Но между этими государствами нѣтъ ни одного такого, которое-бы взяло все дѣло созданія и содержанія водной сѣти исключительно на счетъ своего общегосударственнаго бюджета безъ всякаго возмѣщенія этихъ расходовъ доходами отъ судоходства и безъ всякой посторонней помощи. Такимъ государствомъ, за весьма ничтожными, какъ увидимъ сейчасъ, исключеніями, является въ Европѣ только одно наше отечество.

Изъ числа практиковавшихся въ Европѣ формъ посторонней помощи въ устройствѣ водяныхъ путей, концессіонная форма затратъ частныхъ капиталовъ была примѣнена у насъ въ Россіи, насколько намъ извѣстно, только при канализаціи рѣки Москвы, которая была произведена по соглашенію съ правительствомъ компаніей французскихъ капиталистовъ.

Затѣмъ, что касается до участія въ работахъ прилежащихъ обществъ, то за исключеніемъ Царства Польскаго, гдѣ по кодексу Наполеона существуетъ такъ называемая шарварковая повинность, дающая довольно значительныя, употребляемыя на улучшеніе Вислы, суммы, то за этимъ исключеніемъ

нашъ законъ, какъ извѣстно, обусловливаетъ въ отношеніи судоходныхъ рѣкъ два рода такого участія. Одно изъ нихъ говоритъ, что города, во избѣжаніе могущихъ для нихъ произойти стѣсненій отъ отвода полного размѣра бечевника, могутъ оставлять его въ меньшей ширинѣ, но съ тѣмъ, однакоже, чтобы взамѣнъ того были отведены набережныя, а для склада товаровъ особыя пристани, за которыя они, каждый разъ по особому Высочайшему повелѣнію, могутъ брать извѣстную плату. Какъ видно отсюда, государство даетъ городамъ двѣ льготы: первая изъ нихъ насколько возможно устраняетъ стѣсненіе отъ бечевника и вторая даетъ право ходатайства передъ Высочайшей властью о разрѣшеніи взимать сборъ за пользованіе пристанью. За эти двѣ льготы государство, не налагая на города какихъ-либо другихъ обязательствъ въ отношеніи участія въ рѣчныхъ работахъ, какъ это практикуется за границей, обусловило лишь двѣ обязанности: отвести набережныя и пристани. Таковы отношенія между государствомъ и городами въ дѣлѣ содержанія судоходныхъ путей по закону. Взглянемъ-же, каковы они въ дѣйствительности. Практика этого дѣла указываетъ, что что касается до льготъ, то города не преминули ими воспользоваться и не только въ установленномъ закономъ размѣрѣ, а далеко шире. Взамѣнъ того, чтобы оставить мѣста для набережной, они застроили бечевники сплошь до самой воды, часто не оставляя даже тропы для прохода, не говоря уже о нуждахъ бечевоѣ тяги и вообще судоходства. Взамѣнъ того, чтобы съ цѣлью улучшенія побережья просить о Высочайшемъ разрѣшеніи на взиманіе дохода съ пристаней, они неукоснительно установили этотъ сборъ почти повсемѣстно безъ особыхъ разрѣшеній, пользуясь неяснымъ косвеннымъ указаніемъ городского положенія, дающаго имъ право брать налоги съ городскихъ имуществъ, къ которымъ причисленъ и берегъ рѣки, игнорируя прямой законъ по этому поводу, обусловливающий для даннаго случая вышеуказанный порядокъ. Что подобные сборы не пустяшные, видно, напримѣръ, изъ того факта, что парходныя компаніи на Волгѣ платятъ

аренды за свои пристани отъ Нижняго до Астрахани около 25000 р. въ годъ каждая, а такъ какъ такихъ компаній найдется тамъ не одинъ десятокъ, то навѣрное можно сказать, что только въ одномъ волжскомъ районѣ города собираютъ за свои пристани сумму большую, чѣмъ государство получаетъ судоходнаго сбора по всей Имперіи.

Но воспользовавшись отъ судоходства въ такой львиной долѣ предоставленными имъ вышеуказанными льготами, имѣвшими, кстати сказать, цѣлью именно благоустройство прибрежья, выполнили ли они по крайней мѣрѣ то, что такъ необходимо для судоходства? Итакъ мы спросимъ читателя, видѣлъ ли онъ у насъ въ Россіи гдѣ либо города съ благоустроенными набережными и пристанями, какъ-бы дѣлательно не было около этого города судоходство? Напомнимъ ему при этомъ, что если въ нѣкоторыхъ городахъ, какъ, напримѣръ, въ Петербургѣ, Нижнемъ, Астрахани, Кіевѣ, Екатеринославѣ и т. д. и есть сооруженія, назначенныя для устройства береговъ, то даже въ этихъ отдѣльныхъ случаяхъ они почти всегда сдѣланы правительствомъ и на его счетъ. Что-же касается до остальныхъ городовъ, то застроивъ бечевники спомъ до самой воды различными постройками и перерѣзавъ ихъ канавами и заборами, они взаимно какихъ либо приспособленій берега къ нуждамъ судоходства, во многихъ случаяхъ повернули свои дворы къ рѣкамъ задомъ и сдѣлали изъ нихъ клоаки.

Тоже придется сказать и относительно другого, установленнаго нашимъ закономъ, обязательнаго участія обществъ въ рѣчныхъ работахъ, заключающагося въ содержаніи бечевниковъ за предѣлами городскихъ земель. Видимъ-ли мы гдѣнибудь, чтобы бечевники, въ особенности въ населенныхъ пунктахъ, были свободны отъ построекъ, заборовъ и канавъ, чтобы берега были очищены отъ лѣса и не давали повода къ постоянному засоренію рѣкъ упавшими въ воду деревьями? Общественное равнодушіе къ водянымъ путямъ идетъ до конца; отражаясь въ городахъ хорошей памятью лишь относительно того, что можно отъ рѣкъ получить, оно распространяется

за ихъ предѣлы въ провинціальную глушь и создаетъ общую равнодушную вялость, о которую разбивается всякое доброе начинаніе, направленное къ улучшенію благоустройства водяного пути или его части.

Наконецъ, что касается до послѣдней формы посторонняго содѣйствія благоустройству водяныхъ путей, а именно участія въ этомъ дѣлѣ прибрежныхъ частныхъ лицъ, то въ этомъ отношеніи, за неизвѣстностью намъ другихъ примѣровъ, приходится ограничиться только однимъ указаніемъ, а именно на добровольное обязательство владѣльца усадьбы Задемы на Августовскомъ каналѣ, взамѣнъ содержанія собственными средствами водосточной канавы, вносить ежегодно въ казну по 3 рубля. (Смѣта доходовъ Мин. пут. сообщ.).

Итакъ ни' одного изъ трехъ способовъ участія постороннихъ силъ въ улучшеніи судоходства, ни концессіоннаго порядка, ни участія городскихъ и земскихъ обществъ, ни участія частныхъ лицъ, говоря вообще, у насъ въ дѣйствительности не существуетъ. Нѣтъ также у насъ и какихъ либо особыхъ фондовъ для этой цѣли, собираемыхъ особыми налогами со всего населенія, какъ это практикуется во Франціи и Германіи. Въ этомъ отношеніи была сдѣлана только одна попытка, состоявшая въ томъ, что, вѣроятно, по примѣру Франціи къ подушной подати былъ присоединенъ въ видѣ процента дополнительный налогъ, кажется, въ размѣрѣ 6%, который, однако-же, въ послѣдствіи какъ то затерялся при общихъ преобразованіяхъ и въ настоящее время составляетъ вѣроятно уже всеми забытую мѣру. Однимъ словомъ, согласно современному положенію дѣла правительство и судоходство только въ своей средѣ изыскиваютъ затрачиваемыя на водяные пути суммы и намъ остается, такимъ образомъ, взглянуть еще, какова же доля участія въ этомъ судоходства.

Въ 1848 году, согласно добровольному предложенію Рыбинскаго и Нижегородскаго купечества, былъ установленъ особый судоходный сборъ въ размѣрѣ $\frac{1}{4}$ копѣйки съ рубля цѣнности клади, съ тѣмъ что бы обращать его въ особый капиталъ подъ названіемъ „вспомогательнаго капитала на улуч-

шеніе водяныхъ системъ“ и чтобы расходы изъ него производились собственно на предметъ его назначенія, для чего вести особый ему счетъ и съ другими не смѣшивать. „Но какъ сбора этого не можетъ быть достаточно для производства работъ, въ мѣрѣ успѣшнаго устройства путей дѣйствительно необходимаго, то дѣлать ежегодно потребные на работы займы изъ кредитныхъ установленій“. Такова была цѣль этого сбора, что же касается до способа его взиманія, то въ этомъ отношеніи установлено, что судопромышленникъ объявляетъ количество своего груза, которое въ случаѣ надобности можетъ быть повѣрено правительственнымъ чиновникомъ, цѣну же груза опредѣляетъ по своей доброй волѣ. Такимъ образомъ въ отношеніи стоимости груза судопромышленникамъ предоставленъ полный произволъ, которымъ они и не преминули воспользоваться; такъ, напримѣръ, сахаръ они оцѣниваютъ по 1 рублю за пудъ, пшеницу по 30 коп. и т. д. Благодаря этому обстоятельству вышло то, что въ 1847 году, когда сбора еще не было, и цѣнность показывалась безъ всякаго уменьшенія, провезенный по Волгѣ грузъ былъ оцѣненъ въ 285 милліоновъ рублей, а въ слѣдующемъ же 1848 году, уже при существованіи сбора, его было показано всего на сумму 109 милліоновъ, да еще въ 1850 году всего на 89 милліоновъ. Да и вообще весь провезенный по рѣкамъ Россіи грузъ былъ оцѣненъ, напримѣръ, въ 1885 году всего въ 200 милліоновъ рублей, и, слѣдовательно, менѣе, чѣмъ сколько перевозилось только на одной Волгѣ сорокъ лѣтъ тому назадъ. „Если судить, говорится во всеподданнѣйшемъ отчетѣ по Министру путей сообщенія за 1869—1873 года, о состояніи нашего внутренняго судоходства по суммамъ поступленія судоходной пошлины, то слѣдовало бы заключить, будто наше внутреннее судоходство постоянно и весьма значительно падаетъ въ послѣдніе 20 лѣтъ, но извѣстно, напротивъ, что именно въ это время оно особенно развивалось, вслѣдствіе распространенія пароходства на нашихъ внутреннихъ водахъ“.

Затѣмъ, что касается до количества груза, показываемого судопромышленниками для оплаты сбора, то хотя по за-

кону оно и можетъ быть провѣрено, но, однако-же, легко себѣ представить, насколько возможна такая повѣрка фактически, когда пристанью, иногда въ 5 и болѣе верстъ длиною, на которой грузится и разгружается въ годъ десятокъ тысячъ судовъ съ грузомъ до 100 милліоновъ пудъ, завѣдуетъ одинъ чиновникъ съ двумя данными ему въ помощь полуграмотными сторожами. При пѣкоторыхъ отдѣльныхъ сличеніяхъ количества груза, переданнаго съ рѣки на желѣзную дорогу, выходило, что по отчету поступления судоходнаго сбора оно приблизительно вдвое меньше, чѣмъ въ отчетахъ желѣзной дороги. Мудрено-ли поэтому, что въ общемъ итогѣ по всей Россійской Имперіи оказывается перевезеннымъ, судя по сбору, всего только 500 милліоновъ пудъ, что уже несообразно потому, что такъ какъ вмѣстимость нашего флота составляетъ почти такую же цифру, то выходитъ, что будто-бы всѣ русскія суда нагружаются только одинъ разъ въ навигацію и дѣлаютъ по одному рейсу. Хотя дѣйствительно у насъ есть суда, дѣлающія всего по одному сплаву, но зато есть много другихъ судовъ, крейсирующихъ постоянно взадъ и впередъ за пароходами, въ полную воду при полной нагрузкѣ, а въ низкую съ меньшей.

Какъ-бы то ни было, но благодаря указаннымъ недостаткамъ формы обложенія и взиманія судоходнаго сбора, его поступаетъ по всей Россіи всего въ количествѣ около 500.000 рублей въ годъ, и чтобы характеризовать, какое значеніе можетъ имѣть для рѣкъ размѣръ этой суммы, замѣтимъ, что такъ какъ благодаря тому же сбору количество провозимаго по рѣкамъ груза становится секретомъ полишинеля, то уже одно это обстоятельство само по себѣ имѣетъ бѣльшее значеніе, чѣмъ помощь, которую можетъ оказать эта сумма въ дѣлѣ улучшенія десятковъ тысячъ верстъ рѣкъ. И дѣйствительно, если-бы судоходнаго сбора въ такомъ видѣ не было вовсе, то, какъ показываетъ приведенный примѣръ Волги до 1848 года, количество грузовъ показывалось бы свободно и правильно, а это дало бы возможность точно знать значеніе

рѣкъ въ дѣлѣ народнаго хозяйства, оцѣнить его количественно въ суммахъ, дать точные выводы ущербовъ, которые несетъ судоходство отъ запущенности рѣкъ и т. д., однимъ словомъ поставить вопросъ о роли водяныхъ путей въ государствѣ на опредѣленную и ясную почву, а это, смѣемъ думать, важнѣе, чѣмъ теряющаяся въ массахъ нуждъ нашихъ рѣкъ польза отъ затраты ничтожной въ этомъ смыслѣ суммы въ 500.000 руб.

Но вредъ указанной формы судоходнаго сбора не ограничивается только своей сферой. Дѣло въ томъ, что кромѣ него у насъ имѣются еще отдѣльные примѣры специальныхъ обложеній, назначенныхъ на возмѣщеніе издержекъ, сдѣланныхъ на устройство или улучшеніе нѣкоторыхъ путей. Такъ подобные примѣры существуютъ по Ладожскимъ каналамъ, на Двѣстрѣ и на водномъ сообщеніи между г. Собожемъ и Зап. Двиною, и всѣ эти сборы, въ которыхъ, казалось-бы, сдѣланъ былъ добрый починъ въ изысканіи средствъ на водяные пути сообщенія, оказываются жертвами того же общаго судоходнаго сбора, потому что въ видахъ однообразія взиманія приходится и имъ придавать ту же самую форму обложения, а вмѣстѣ съ тѣмъ присоединять имъ и всѣ присущіе этой формѣ недостатки, вліяющіе на нихъ рѣшительнымъ образомъ.

Вообще въ сферѣ судоходства правительствомъ получается ежегодно около 680.000 р. Само собою разумѣется, что при сопоставленіи размѣра этой суммы съ количествомъ предстоящихъ на судоходные пути затратъ, которыхъ понадобится до двухъ милліардовъ рублей, ее можно совершенно игнорировать какъ-бы несуществующую. Представляя собою приблизительно лишь десятую часть того, что тратится на рѣки въ настоящее время, она даже и при современном положеніи этого дѣла мало измѣняетъ финансовую его сторону и даетъ право сдѣлать то общее заключеніе, которое было высказано раньше, а именно, что у насъ въ Россіи рѣки улучшаются и содержатся только на средства государства, отпускаемые въ видѣ безвозвратныхъ ассигнованій по общему государственному бюджету. Но такъ какъ бюджетъ

нашего государства и самъ по себѣ не богатъ, да и требуетъ удовлетворенія множества разнообразныхъ потребностей обширнаго края, то даже и то скромное ассигнованіе 5 милліоновъ рублей ежегодно, которые удѣляются на наши рѣки въ настоящее время, и въ особенности увеличеніе этого ассигнованія сравнительно еще съ семидесятыми годами, когда на рѣки отпускалось всего около одного милліона рублей,—составляетъ, въ противоположность къ равнодушно являемому отношенію къ этому дѣлу со стороны нашего общества, признакъ несомнѣннаго къ нему вниманія со стороны правительства.

Въ такомъ видѣ представляется намъ вопросъ о нашихъ водяныхъ путяхъ сообщенія, какъ онъ стоитъ у насъ въ настоящее время. Съ одной стороны отсутствіе болѣе или менѣе существеннаго участія въ этомъ дѣлѣ постороннихъ и частныхъ средствъ и силъ, а съ другой предстоящія значительныя затраты, которыя на средства одного государственнаго бюджета выполнить невозможно. Самъ собой возбуждается, такимъ образомъ, вопросъ, что дѣлать дальше съ водяными путями, оставить ли ихъ въ настоящемъ видѣ, или же заняться общимъ систематичнымъ приведеніемъ ихъ въ порядокъ, и тогда гдѣ искать на это средства.

Само собою разумѣется, что для рѣшенія вопроса о томъ, развивать ли какую либо отрасль промышленности или нѣтъ, необходимо предварительно выяснить, насколько она для страны полезна. Хотя, конечно, всякая промышленность полезна уже тѣмъ, что она существуетъ, но мы, однако-же, въ отношеніи судоходства оставимъ въ сторонѣ подобный частный видъ выгоды, не принимая въ расчетъ того, что оно даетъ занятіе огромному множеству причастнаго къ нему населенія, какъ прямо въ немъ участвующаго, такъ и занимающагося изготовленіемъ необходимыхъ ему многочисленныхъ принадлежностей; не для того же строились желѣзныя дороги, чтобы дать заработки участвующему въ нихъ нынче населенію, которое прежде чѣмъ нибудь да занималось. Намъ нужно

знать не эту частную выгоду судоходства, какъ одной изъ отраслей промышленности, а общую пользу, которую оно приноситъ или можетъ принести всей странѣ вообще. Итакъ представимъ себѣ на минуту, что почему либо на нашихъ рѣкахъ судоходство прекратилось. Тогда весь грузъ пошелъ бы подводами къ ближайшимъ станціямъ желѣзныхъ дорогъ и перевозился бы этими послѣдними, а такое положеніе прежде всего отозвалось бы, конечно, тѣмъ, что тарифы перевозки поднялись бы въ значительной степени, какъ это оказывалось во всѣхъ аналогичныхъ примѣрахъ, бывшихъ въ граничныхъ государствахъ, когда каналы или рѣки переходили въ руки желѣзныхъ дорогъ. Не даромъ государства эти спохватились теперь и тщательно оберегаютъ свои сравнительно ничтожные водяные пути, чтобы имѣть въ нихъ противовѣсъ монополіи одного рода перевозки. И во всякомъ случаѣ уже прошло то время, когда были возможны примѣры, подобные случившемуся у насъ въ 1860 году, когда съ открытіемъ Николаевской желѣзной дороги цѣлый искусственный водяной путь между р. Москвой и верховьями Волги, построенный въ 1826—1850 годахъ съ затратою 7 милліоновъ рублей, не считая даровой рабочей силы войскъ, и перевозившій до 12 милліоновъ пудъ, рѣшено было за ненадобностью окончательно закрыть, а имущество и земли продать съ аукціоннаго торга.

Но не будемъ брать въ расчетъ и этой опасности желѣзнодорожной монополіи, допуская, что при отсутствіи судоходства тарифы остались бы такіе, какіе они есть сейчасъ при его существованіи. Предположимъ просто, что взамѣнъ сѣти рѣкъ у насъ проложены на мѣсто ихъ желѣзныя дороги, начавшія перевозить судоходные грузы хотя бы по минимальнымъ тарифамъ, и взглянемъ, сколько въ этомъ случаѣ пришлось бы приплатить странѣ изъ своего кармана.

Что перевозка водою у насъ въ Россіи вообще обходится дешевле, чѣмъ по желѣзнымъ дорогамъ, это видно уже изъ того факта, что даже завѣдомо наиболѣе дорогіе для су-

доходства изъ числа всѣхъ водяныхъ путей все таки съ полнымъ успѣхомъ конкурируютъ съ желѣзными дорогами и заставляютъ ихъ доводить свои тарифы до минимальныхъ размѣровъ. Къ числу такихъ наиболѣе дорогихъ по своему характеру водяныхъ путей, какъ извѣстно, принадлежатъ, во первыхъ, каналы, на которыхъ сравнительная дороговизна перевозки обусловливается малыми размѣрами судовъ, медленностью перевозки, замѣною запрещенной паровой буксировки бечевою тягою и т. д., и во вторыхъ, горныя сплавыя рѣки, обусловливающія эту дороговизну опасностями плаванія, значительнымъ числомъ судорабочихъ и службой судна только на одинъ путь. Если эти два разряда водяныхъ путей могутъ у насъ конкурировать съ желѣзными дорогами, то другіе и тѣмъ болѣе къ этому способны. По въ числѣ каналовъ мы имѣемъ Мариинскую систему, которая не смотря на проложеніе отъ Волги нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ, всетаки доставляетъ въ Петербургскій портъ около 80 процентовъ изъ числа всего идущаго къ нему груза, и стоимость провоза обходится на ней отъ 11 до 13 коп. съ пуда за 873 версты, или отъ $\frac{1}{100}$ до $\frac{1}{80}$ коп. съ пуда и версты, что для желѣзной дороги прямо убыточно. Въ свою очередь относительно горныхъ рѣкъ можно указать, во первыхъ, на примѣръ Чусовой, которая и послѣ проложенія параллельной ей Уральской горнозаводской дороги продолжаетъ служить оживленнымъ судоходнымъ путемъ и, во вторыхъ, на примѣръ Днѣстра, который не только своихъ грузовъ не уступаетъ, а напротивъ, въ послѣднее время даже самъ оттянулъ ихъ отъ югозападныхъ желѣзныхъ дорогъ болѣе 5 милліоновъ пудъ. На Чусовой провозъ стоитъ по $\frac{1}{80}$ к. съ пуда и версты и на Днѣстрѣ $\frac{1}{70}$ к., а эти два размѣра во всякомъ случаѣ для желѣзной дороги не выгодны. Затѣмъ, что касается до другихъ рѣкъ, то на нихъ провозъ вообще значительно дешевле. Такъ по Бѣлой, Вяткѣ, Окѣ и проч. везутъ по цѣнѣ отъ $\frac{1}{125}$ до $\frac{1}{250}$ к., по Днѣпру и Припети противъ теченія по $\frac{1}{100}$ и внизъ по теченію по $\frac{1}{150}$; по Камѣ и Волгѣ противъ теченія отъ $\frac{1}{120}$ до $\frac{1}{500}$ и внизъ по теченію отъ $\frac{1}{600}$ до $\frac{1}{800}$ коп., а лѣсной мате-

ріаль въ бѣлянахъ и плотахъ даже по $\frac{1}{1000}$ коп. съ пуда и герсты. Пассажировъ на быстрыхъ и комфортабельно устроенныхъ пароходахъ возятъ въ четверо и даже болѣе дешевле, чѣмъ по желѣзнымъ дорогамъ, а артели рабочихъ платятъ иногда за 1000 верстъ по 30—40 коп. съ человѣка. Могла ли бы при подобныхъ цѣнахъ провоза быть рѣчь о какой либо конкуренціи съ желѣзными дорогами, перевозящими чуть ли не въ десять разъ дороже, если бы только рѣки наши не страдали другимъ роковымъ недостаткомъ, о которомъ рѣчь дальше.

Приведенные примѣры рѣчныхъ фрахтовъ даютъ полное основаніе предполагать, что въ среднемъ выводѣ для всей совокупности судоходства грузъ перевозится по рѣкамъ дешевле чѣмъ по $\frac{1}{1000}$ коп. съ пуда и версты, но если принять даже эту высокую для нихъ цѣну провоза, а для желѣзной дороги взять минимальный тарифъ въ $\frac{1}{60}$ коп., то и тогда рѣчная цѣна перевозки составляетъ приблизительно всего только половину этого размѣра и, слѣдовательно, если полная работа рѣчного флота опредѣляется въ одну тысячу милліардовъ пудоверстъ, то на это количество страна получитъ ежегодно экономію до 100 милліоновъ рублей, и такой итогъ выгодъ страны покажется во всякомъ случаѣ ниже дѣйствительнаго, если мы припомнимъ, что Франція со своими всего 120 милліардами пудоверстъ грузового рѣчного движенія, одѣлываетъ дѣлаемую этой перевозкой странѣ экономію въ 32 милліона рублей ежегодно. Но какъ-бы то ни было, если за отсутствіемъ достаточно полныхъ статистическихъ данныхъ намъ приходится ограничиваться довольно неопредѣленными сопоставленіями, то, по крайней мѣрѣ, изъ нихъ можно придти къ тому заключенію, что экономія, оказываемая судоходствомъ странѣ опредѣляется такими суммами, которыхъ нельзя игнорировать. Необходимо также обратить вниманіе, что это совсѣмъ не тотъ родъ выгоды, когда излишне истраченные деньги только, собственно, переходятъ изъ одного кармана въ другой, что въ смыслѣ общихъ средствъ страны было-бы безразлично; въ этомъ случаѣ сберегаются затраты, которыя иначе были-бы брошены

въ топки желѣзнодорожныхъ паровозовъ и мастерскихъ и въ видѣ дыма безвозвратно разсѣялись-бы по воздуху.

Но разъ мы оцѣниваемъ общія выгоды отъ существованія судоходства, то не ограничиваясь постояннымъ временемъ, нельзя также оставить безъ вниманія и будущаго. Когда строится желѣзная дорога съ затратою около 50 тысячъ рублей на версту, то образуется путь, дающій возможность къ перевозкѣ грузовъ только до извѣстнаго предѣльнаго количества. Но, однако-же, народонаселеніе нашего отечества умножается, а промышленность и потребность въ перевозкѣ растутъ. Придетъ, наконецъ, такое время, когда грузы завалятъ выстроенную нами дорогу, да и теперь уже есть мѣста, гдѣ они лежатъ по долгу, ожидая очереди отправки. За этимъ предѣломъ придется пролагать новую дорогу съ новою затратою денегъ, что мы и видимъ на каждомъ шагу за границей, гдѣ нерѣдко два какихъ нибудь пункта соединены нѣсколькими желѣзными дорогами. Съ водянымъ путемъ дѣло ставится совершенно иначе. Что значить, напримѣръ, пустить на каждую версту рѣки по четыре буксирныхъ парохода въ каждую сторону;—ихъ даже мало будетъ тамъ и замѣтно. А между тѣмъ, если мы подсчитаемъ, что это будетъ за движеніе и переведемъ его на желѣзнодорожное представленіе, то увидимъ, что это не менѣе, какъ по 5000 поѣздовъ, отправляемыхъ въ каждую сторону. Но такъ какъ предвидѣть такого движенія въ близкомъ будущемъ мы не можемъ, то, слѣдовательно, и страна, открывъ себѣ какой либо водяной путь, въ противоположность созданію желѣзной дороги, спокойно можетъ сказать себѣ, что путь этотъ не нуждается въ помощникахъ.

Таковы услуги, которыя мы должны имѣть въ виду при обсужденіи вопроса, заслуживаютъ-ли наши водяные пути дальнѣйшаго вниманія и заботы. Они даютъ странѣ громадныя сбереженія, даютъ возможность возить такъ дешево, что желѣзныя дороги не могутъ объ этомъ и думать, обладаютъ безграничной пропускной способностью, не стѣсняя движенія, какъ-бы оно оживленно не было. Но что-же въ такомъ слу-

чаѣ пужно еще? Казалось-бы, что пусть-же судоходство и пользуется этими благоприятными для него условіями, если же оно добивается еще чего нибудь, то, можетъ быть, это просто родъ жадности въ наживѣ, или-же упадокъ доходности вслѣдствіе чрезмѣрной конкуренціи излишне сильнаго флота, подобно, напримѣръ, тому, какъ былъ обезцѣненъ сахаръ несоразмѣренной съ потребностями сбыта заготовкой? Если затрудненія русла рѣкъ вызываютъ въ судоходствѣ многія потери, то взаимно того, чтобы требовать громадныхъ затратъ на улучшеніе, казалось бы, пусть оно само и вознаграждаетъ себя соотвѣтствующимъ увеличеніемъ цѣны провоза, къ чему имѣетъ полную возможность въ виду очень низкаго размѣра рѣчныхъ тарифовъ по сравненію съ желѣзными дорогами? Вопросы эти, затрагивающіе самую сущность нашего судоходнаго дѣла, нуждаются для своего разрѣшенія въ нѣкоторыхъ объясненіяхъ, къ которымъ мы и приступаемъ.

Всякое болѣе или менѣе развитое судоходство всегда сопровождается двумя характерными обстоятельствами, обусловленными естественными свойствами водныхъ путей. Одно изъ нихъ, на которое уже не разъ было указано и раньше, заключается въ сильной концентраціи груза, то есть въ томъ, что онъ всегда идетъ вразъ въ значительномъ количествѣ, передвигаясь, такъ сказать, большими волнами, въ противоположность теченію непрерывной тонкой струей на желѣзныхъ дорогахъ. Обстоятельство это обусловливается, вопервыхъ, значительной вмистимостью судовъ, иногда болѣе 100.000 пудъ въ одномъ, и вовторыхъ, движеніемъ такихъ судовъ за пароходами въ числѣ нѣсколькихъ штукъ, такъ что одинъ буксирный пароходный возъ достигаетъ иногда величины 30 и болѣе товарныхъ поѣздовъ. Эта именно концентрація груза въ большихъ перевозочныхъ единицахъ составляетъ одно изъ главнѣйшихъ обстоятельствъ, обусловливающихъ дешевизну провоза и потому не можетъ быть замѣнена мелкими судами и пароходами, на подобіе желѣзнодорожныхъ вагоновъ и паровозовъ, такъ какъ при этомъ исчезла бы главная выгода

водяной перевозки. Въ то же время она представляет и особенное преимущество для грузоотправителей, которые, погрузивъ свою партію въ одномъ караванѣ, отправляютъ его вразъ съ довѣренными лицами, а часто даже сопровождаютъ его и сами, имѣя весь свой грузъ на глазахъ, чего нельзя выполнить при разбросанномъ желѣзнодорожномъ движеніи. Въ виду этого преимущества многіе изъ купцовъ, имѣющіе большія партіи груза и вовсе не занимаясь судоходнымъ промысломъ, часто заводятъ даже свои собственные баржи, которыми пользуются только сами и никому другому не даютъ подъ отправку.

Въ свою очередь указанное концентрированное движеніе груза вызываетъ за собою другое обстоятельство, обыкновенно сопровождающее судоходство, а именно: большіе пробѣги груза, или большія разстоянія между мѣстомъ его загрузки въ баржи и разгрузки. На желѣзной дороги работу по разгрузкѣ можно развернуть какъ угодно и вести съ какой угодно быстротой, такъ какъ и грузъ прибываетъ малыми партіями, да сверхъ того и раздѣленъ на мелкія количества въ отдѣльныхъ вагонахъ. На баржѣ, напротивъ, нельзя поставить сколько угодно рабочихъ для разгрузки, такъ какъ имъ не будетъ достаточно простора въ работѣ, да и сверхъ того нужно успѣть отвезить выгруженный грузъ съ берега, потому что иначе не будетъ мѣста для его складыванія. Отсюда нагрузка или разгрузка судовъ, представляя собою довольно копотливую и значительную работу, дѣлается однажды на длинный путь, заставляя предпочитать большія разстоянія перевозки короткимъ. На какихъ нибудь 50 или 100 верстъ баржей грузить не любятъ, а на 2000 верстъ или болѣе грузятъ охотно. Вотъ почему вообще относительно водяныхъ путей средній пробѣгъ груза всегда будетъ несравненно больше, чѣмъ на желѣзныхъ дорогахъ; на этихъ послѣднихъ у насъ онъ составляетъ съ небольшимъ триста верстъ, а такое разстояніе для судоходства слишкомъ ничтожно.

Итакъ, возвращаясь къ поставленному нами выше вопросу, что нужно еще судоходству, когда оно и безъ того

представляется находящимся въ благопріятныхъ условіяхъ, предположимъ, что концентрированный вышеуказаннымъ образомъ грузъ отправленъ въ дальній путь, случайностей котораго впередъ нельзя предвидѣть. Предположимъ затѣмъ, что за время пути вода начала значительно падать, и подойдя къ какому нибудь перекату, оказалось, что для судовъ „нѣтъ ходу“. Происходитъ остановка каравана, за нимъ подходитъ другой такой же караванъ, третій и т. д., и бывають случаи, что вскорѣ передъ перекатомъ скапливается до 250—300 судовъ съ общою вмѣстимостью отъ 7 до 10 милліоновъ пудъ груза. А между тѣмъ стоять нельзя, потому что иначе, потерявъ время, можно, не дойдя до мѣста, зазимовать на пути, а это грозитъ страшными послѣдствіями. Грузъ на зимовкѣ сырѣетъ, портится, заключающійся въ немъ громадный капиталъ задерживается въ оборотѣ на цѣлый годъ, сроки и обязательства нарушаются и какъ послѣдствіе всего этого впереди громадный убытокъ, а нерѣдко и полное раззореніе. Необходимо, такимъ образомъ, во что бы то ни стало пройти, но для этого одно средство: распазка, съ которой намъ и не лишнее будетъ немного познакомиться.

Положимъ, напримѣръ, что баржи были нагружены около семи четвертей по 30000 пудъ въ каждой, а оказалось, что перекалъ пропускаетъ только на четырехъ съ половиной четвертяхъ, что случается очень не рѣдко. Такъ какъ баржа сидитъ безъ груза около трехъ съ половиной четвертей, то чтобы пройти по перекату, въ ней придется оставить не болѣе 10000 пудъ, и, слѣдовательно, каждую баржу отгрузить еще на двѣ, добавивъ къ 300 баржамъ, стоящимъ у переката, еще 600 штукъ. Но такъ какъ столько баржей въ запасъ быть не можетъ, то и остается облегчить сначала нѣсколько судовъ, разложивъ грузъ временно въ другія, провести эти облегченныя суда чрезъ перекалъ и тамъ снова освободить часть ихъ раскладкою на остальные, потомъ идти съ пустыми судами обратно внизъ для новой нагрузки и т. д. Въ концѣ концовъ такой двухъ и трехкратной перегрузкой оказы-

вается возможнымъ провести черезъ перекать въ сутки не болѣе десяти судовъ, да и то если въ разгрузкѣ и очереди соблюдается строгій порядокъ, чего при подобныхъ экстренныхъ обстоятельствахъ и разыгравшихся страстяхъ достигнуть очень трудно. Всякій спѣшить, часто идетъ на перекать на авось, не разгрузившись въ должной мѣрѣ, становится тамъ на мель, загораживаетъ дорогу другимъ, или еще болѣе портитъ перекать, нагребая на днѣ бугры, называемые шалыгами. Такъ тянется на перекатѣ дѣло провода судовъ, а между тѣмъ впереди, можетъ быть, новый такой же перекать и новая исторія. Что значитъ тутъ какая либо лишняя копѣйка на пудѣ въ цѣнѣ провоза или расходы на распаузу, которые, однако-же, обходятся иногда до 1000 рублей съ баржи, когда самая задержка груза 1ъ пути грозитъ громадными убытками, совершенно не сравнимыми съ путевыми расходами.

Отсюда мы видимъ, такимъ образомъ, что выгодный во всѣхъ прочихъ отношеніяхъ водный путь, дающій возможность перевозить по такимъ низкимъ цѣнамъ, которыя совершенно невозможны для желѣзной дороги, требуетъ соблюденія непремѣннаго другого условія,—срочности доставки, вызываемой массовымъ характеромъ движенія грузовъ по рѣкамъ. Достигнувъ перваго и доведя фрахты до крайне низкихъ цѣнъ, судоходство не въ силахъ, однако-же, достигнуть втораго, такъ какъ это заходитъ за предѣлъ для него возможнаго, потому что вести всѣ суда съ мѣста на ничтожной осадкѣ изъ боязни встрѣтить мелководье, значитъ уничтожить дешевизну провоза, которая и составляетъ главнѣйшую выгоду водяного пути. Лишенная срочности, водяная доставка соединяется съ значительной долей риска, получаетъ, такъ сказать, лотерейный характеръ и вынуждаетъ многихъ обращаться къ услугамъ желѣзныхъ дорогъ, хотя и значительно болѣе дорогихъ и неудобныхъ въ другихъ отношеніяхъ, но зато везущихъ и лѣтомъ и зимою и гарантирующихъ отъ такихъ задержекъ въ пути, которыя перѣдко грозятъ полнымъ раззореніемъ тѣмъ, которые свои грузы ввѣрили водамъ.

Вотъ то зло, которымъ, къ сожалѣнію, страдаютъ наши рѣки повсемѣстно и въ большей или меньшей мѣрѣ каждую навигацію. Благодаря именно ему мы и видимъ примѣры многихъ желѣзныхъ дорогъ, принимающихъ грузы съ рѣкъ и везущихъ ихъ сухимъ путемъ въ такіе пункты, куда грузы эти могли бы дойти сплошь водою. Заграничная конкуренція между этими путями, при малыхъ разстояніяхъ, основана преимущественно на цѣнѣ провоза, у насъ она основывается на опасности, которая присуща водянымъ путямъ въ отношеніи срочности доставки груза и которая обуславливается ихъ первобытнымъ состояніемъ. И зло это падаетъ главнѣйшимъ образомъ никакъ не на судоходство, которое могло бы его устранить соотвѣтствующимъ повышеніемъ цѣны провоза, оно падаетъ прямо на тѣхъ, кто ввѣрилъ свои грузы рѣкамъ, падаетъ, слѣдовательно, на самую промышленность страны въ общемъ ея составѣ, отражается на всеобщемъ повышеніи цѣнъ въ видѣ преміи за рискъ, создаетъ промышленные кризисы и банкротства, подрываетъ кредитъ и т. д. Не о судоходствѣ въ данномъ случаѣ приходится позаботиться, а заботиться объ улучшеніи условій всѣхъ сферъ промышленности, поставленныхъ своими массовыми продуктами въ зависимость отъ рискованнаго пользованія рѣками.

Въ видѣ водяныхъ путей нашей странѣ дано такое благо, какого не имѣетъ ни одно государство Европы и которое даже теперь сберегаетъ ей громадныя суммы, которыя иначе разсѣялись бы въ видѣ дыма изъ паровозныхъ котловъ; но имѣя это благо и оставляя его безъ должныхъ приспособленій, страна тѣмъ самымъ вовлекаетъ пользующуюся водяными путями промышленность въ такіе убытки, которые зачастую ставятъ ее въ критическое положеніе. Создавъ рѣки въ нашемъ отечествѣ въ богатствѣ, снабдивъ ихъ просторомъ, многоводностью и слабымъ теченіемъ, природа имѣла въ виду не насъ, а свою собственную цѣль, состоящую въ удаленіи по этимъ рѣкамъ выпадающихъ въ странѣ водъ къ морямъ и въ удаленіи вмѣстѣ съ этими водами продуктовъ разруше-

нія земныхъ пластовъ въ видѣ наносовъ, образующихъ мели и перекапы. Она не препятствуетъ намъ пользоваться своими собственными путями сообщенія между материкомъ и моремъ, но дѣлая это, она предоставляетъ намъ самимъ и позаботиться о томъ, чтобы согласовать ея требованія съ нашими. Что это вполне возможно, въ этомъ убѣждаютъ насъ сотни примѣровъ, чтобы ни говорили тѣ изъ нашихъ техниковъ, которые погрузились въ сферу безвыходнаго сомнѣнія въ отношеніи возможности улучшенія рѣкъ, но примѣры эти въ тоже время убѣждаютъ и въ томъ, что достигнуть этой цѣли можно только серьезными мѣрами и серьезными затратами, чтобы ни думали, въ свою очередь, тѣ изъ нашихъ практическихъ людей, которые считаютъ эти затраты лишними, думая углубить рѣки чуть ли не своими собственными горстями. Западныя государства давно уже сдали въ архивъ эти двѣ крайности мнѣній и найдя серьезное рѣшеніе этого вопроса, уже заканчиваютъ дѣло приведенія своихъ водяныхъ системъ въ порядокъ; теперь дошла очередь и до насъ разобраться въ этомъ дѣлѣ, и хотя во всякомъ случаѣ вопросъ о капитальныхъ затратахъ на рѣки есть только вопросъ времени, но однако-же, такъ какъ исполненіе предстоящаго въ этомъ отношеніи труда потребуетъ десятки лѣтъ, то всякое промедленіе въ этомъ отношеніи отразится своими послѣдствіями не только на насъ, но и на нашемъ потомствѣ.

Здѣсь собственно говоря и заканчивается наша задача; то, что намъ хотѣлось высказать, сдѣлано, что же касается до вопроса о средствахъ, то онъ принадлежитъ къ числу тѣхъ, которые не рѣшаются сразу. Оглядываясь на всю массу труда, которую вынесли въ этомъ отношеніи общества западныхъ государствъ по части подготовленія разработки экономической стороны дѣла улучшенія рѣкъ во всемъ его цѣломъ и по каждой рѣкѣ въ отдѣльности и въ деталяхъ, и сопоставляя это съ полной пустыней, которая господствуетъ въ этомъ отношеніи у насъ, невольно чувствуешь нѣкоторую нерѣшительность въ случаѣ одинакой попытки. Во всякомъ

случаѣ, такъ какъ вопросъ этотъ очень важенъ, а за предѣлами правительственной власти о немъ у насъ не думаютъ, то мы и позволимъ себѣ высказать по этому поводу нѣкоторыя хотя бы общія соображенія.

Такъ какъ наше финансовое положеніе не таково, чтобы можно было давать цѣлыхъ два милліарда на рѣки безвозвратно изъ общихъ ресурсовъ государства, а дѣла этого, какъ мы видѣли выше, ни откладывать, ни игнорировать нельзя, то и остается прибѣгнуть къ возможнымъ въ этомъ случаѣ другимъ источникамъ. Изъ числа всѣхъ формъ, которыя въ этомъ отношеніи практиковались на западѣ, концессионная форма отдачи рѣкъ въ частныя руки должна быть устранена, какъ признанная уже вездѣ вредной для промышленности. Затѣмъ, что касается до участія въ дѣлѣ содержанія рѣкъ прибрежныхъ жителей и обществъ, то такъ какъ при нашей дешевизнѣ земель и неразвитой культурѣ, нѣтъ, говоря вообще, потребности въ защитѣ береговъ отъ подмыва и полей отъ наводненій, то такое частное участіе можетъ быть покуда только въ отношеніи содержанія бечевниковъ, набережныхъ и пристаней, которое обусловлено нашимъ закономъ. При этомъ полезно было бы, конечно, согласовать этотъ законъ съ городскими и земскими положеніями, и ввести на подобіе заграничныхъ государствъ извѣстныя административныя понудительныя мѣры, взамѣнъ судебной волокиты дѣла до сената, какъ это практикуется иногда въ настоящее время у насъ въ случаяхъ избытка служебнаго рвенія. Будемъ также надѣяться, что и наше общество когда нибудь да начнетъ же, наконецъ, относиться съ большимъ интересомъ къ судоходству и распространивъ этотъ интересъ въ массѣ, проникнетъ съ нимъ въ среду господъ городскихъ и земскихъ гласныхъ, а черезъ нихъ проведетъ его также въ пылѣ неприступныя для водяныхъ путей городскія и земскія управы, а тогда понудительныя мѣры можетъ быть окажутся лишними.

За этимъ частнымъ участіемъ посторонней помощи, собственно мѣры по улучшенію рѣкъ имѣютъ только одинъ един-

ственный источникъ для средствъ, это эксплуатація водяныхъ путей судоходствомъ, или, такъ сказать, капитализація тѣхъ потерь, которыя несетъ судоходство отъ ихъ несовершенства, въ видѣ особаго, но раціонально установленнаго судоходнаго сбора, на средства котораго эти потери бы и устранялись соотвѣтствующими мѣрами. Но, однако-же, какъ ни справедливо и неизбѣжно такое рѣшеніе этого вопроса, но на практикѣ оно, можетъ быть, и встрѣтитъ возраженія въ тѣхъ же судопромышленникахъ. Замѣтимъ по этому поводу, что хотя существующій въ настоящее время ничтожный судоходный сборъ считается установленнымъ по добровольному предложенію купцовъ, но зато сколько же разъ они на него и указывали какъ на самопожертвованіе, дающее имъ въ нѣкоторомъ родѣ право на различныя претензіи. „Вызвавшись въ лицѣ своихъ рыбинскихъ представителей на такія жертвы“, писали они въ 1868 г. въ своей жалобѣ на завѣдывавшихъ Волгою лицъ, они полагали, что сборъ этотъ поступитъ на дѣйствительныя нужды водяныхъ системъ, а между тѣмъ оказывается, что хотя на Волгѣ дѣлаются нѣкоторыя техническія приспособленія, но мѣры эти они считаютъ недостаточными, а нѣкоторыя изъ нихъ совершенно бесполезными для судоходства и потому находятъ, что поручать это дѣло однимъ завѣдующимъ рѣками лицамъ не слѣдуетъ, и во избѣжаніе такихъ случаевъ, гдѣ по ихъ мнѣнію мелководье было сдѣлано искусственно, просятъ, чтобы имъ самимъ было предоставлено участвовать въ обсужденіи техническихъ и хозяйственныхъ мѣръ по улучшенію судоходныхъ путей. Въ какой наглядной и рѣзкой формѣ выразился здѣсь глухой антогонизмъ между „промышляющими судоходствомъ“ лицами, предлагавшими одинъ за другимъ различныя самодѣльные приборы для расчистки и углубленія перекаатовъ, и техникой, тогда еще только искавшей средствъ къ улучшенію рѣкъ и не находившей его въ этихъ приборахъ. Да и какъ, въ самомъ дѣлѣ, не быть антогонизму, когда приборы эти, казалось, давали такое дешевое рѣшеніе вопроса, для котораго было бы достаточно принесенныхъ „жертвъ“, хотя бы даже и утаиваемыхъ самими жертвовате-

лями, болѣе же дѣйствительныя мѣры потребовали бы еще большихъ жертвъ, которыя, какъ они сами хорошо знали, было бы всего справедливѣе взять съ нихъ же; итакъ, если наука и ея опытъ этимъ не довольствуются, то чего же проще, какъ не гнать ихъ прочь и самимъ заняться этимъ дѣломъ, на что у насъ всегда хватить невѣжественной самоувѣренности. Да и въ настоящее время, когда обстоятельства уже переѣнились и вопросъ объ улучшеніи рѣкъ ставится наукой совершенно опредѣленно, не видимъ ли мы продолженіе того же антогонизма въ недоуѣрчивомъ взглядѣ, съ которымъ встрѣчаются появившіеся у насъ въ послѣднее время примѣры серьезнаго улучшенія перекатовъ и которые характеризуются названіемъ „милліонныя затѣи“. Какъ бы то ни было, но если бы въ случаѣ привлеченія судопромышленниковъ къ новымъ, и уже не „такимъ“, а серьезнымъ жертвамъ, они продолжали валить вину дурного состоянія рѣкъ на технику, не умѣющую моментально уничтожать перекаты согласно ихъ желанію, то не мѣшало бы вспомнить, что страдательнымъ лицомъ въ этихъ пререканіяхъ является не судоходство въ частности, а общая промышленность страны, которая за этимъ судоходствомъ стоитъ въ нетерпѣливомъ ожиданіи.

Итакъ, повторяемъ, сборъ съ судоходства, вотъ единственный источникъ средствъ, который у насъ есть на приведеніе водной сѣти въ порядокъ. Совершенно аналогично этому поставленъ вопросъ относительно желѣзнодорожной перевозки, гдѣ грузы оплачиваютъ не только расходы эксплуатаціи дорогъ въ частности, но также и проценты на капиталъ, затраченный на ихъ постройку. Замѣтимъ также, что если заграницей судоходнаго сбора иногда и избѣгаютъ, или если и пользуются, но въ ограниченномъ размѣрѣ, то это обуславливается недостаточной прочностью судоходства, нуждающагося въ особомъ покровительствѣ. Тамъ будущность пути зависитъ отъ какой нибудь копѣйки, на которыя только и разнятся желѣзнодорожные и водяные тарифы, у насъ же они въ среднемъ выводѣ не менѣе какъ вдвое дешевле желѣз-

подорожныхъ, въ частностяхъ же иногда въ десять разъ дешевле, и если при такихъ тарифахъ, да дать судоходству еще и срочность доставки, то объ его положеніи не можетъ быть и рѣчи.

Но чтобы нагляднѣе выразить, насколько подобный способъ возмѣщенія затратъ на судоходные пути справедливъ и не обременителенъ, мы приведемъ два примѣра, которые имѣются у насъ въ Россіи въ этомъ отношеніи. Одинъ изъ нихъ относится къ постройкѣ Приладожскихъ каналовъ, а другой къ рѣкѣ Днѣстру.

Въ 1859 году Высочайше утвержденнымъ положеніемъ Комитета Министровъ былъ установленъ сборъ въ размѣръ полупроцента съ цѣнности клади на возмѣщеніе расходовъ по устройству канала *Императора Александра II*, длиною 104 версты, который былъ оконченъ въ 1866 году и обошелся въ 5.200.000 р. Затѣмъ въ 1866 году сборъ этотъ былъ распространенъ на вновь устроенные каналы *Императрицы Маріи Ѳеодоровны* (новый Сясьскій) и *Императора Александра III* (новый Свирскій), длиною оба 54 версты, на которые было затрачено 5.998.696 р. Намъ неизвѣстно, сколько до сего времени собрано этого сбора въ точности, но судя по размѣру ежегоднаго поступленія, можно приблизительно предполагать, что стоимость канала *Императора Александра II* или уже погашена вовсе, или близка къ погашенію; по прошествіи извѣстнаго промежутка времени погасится также и стоимость двухъ новыхъ каналовъ, и, такимъ образомъ, страна, совершенно ни для кого не замѣтно, безъ всякаго стѣсненія кого либо и безъ всякихъ жалобъ, получить имущество, состоящее въ 160 верстахъ каналовъ и стоящее 11 милліоновъ рублей. И это въ то время, когда самая форма сбора отличается такими рѣшительными недостатками и предоставляет размѣръ взноса произволу каждаго судопромышленника.

Другой примѣръ, а именно Днѣстра, еще болѣе поучителенъ. На этой рѣкѣ судоходство было очень затруднительно и хлѣбные грузы сплавлялись по ней съ перегрузкою на же-

лѣзную дорогу, при чемъ въ концѣ концовъ доставка хлѣба въ Одессу обходилась до 40 коп. съ пуда. Попытки усовершенствовать это судоходство оказались, вслѣдствіе опасностей русла, неблагопріятными и въ виду этого правительство въ 1884 году отпустило на улучшеніе этой рѣки 4.000.000 руб. въ видѣ ссуды, съ возмѣщеніемъ ея сборомъ въ одинъ процентъ съ цѣнности клади. Введеніемъ, затѣмъ, улучшеннаго судоходства, въ теченіи всего только четырехъ-лѣтняго періода, количество сплавленнаго груза возросло съ 5 до 10 милліоновъ пудъ, а цѣна доставки въ Одессу понизилась въ среднемъ на 10 коп. съ пуда. Такимъ образомъ у прибрежнаго края образовалась ежегодная экономія около одного милліона рублей и, слѣдовательно, каждый годъ въ два съ половиною раза болѣе, чѣмъ сколько всего было на рѣку затрачено. Тоже и относительно сбора; не смотря опять таки на полную нераціональность способа его взиманія, до сего времени его уже поступило около 120.000 руб. и, такимъ образомъ, всего въ 4 года, протекавшихъ со времени введенія сбора, уже возмѣщена почти одна третья часть всей ссуды. Могутъ ли оплачивающіе этотъ сборъ мѣстные отправители груза считать его для себя обременительнымъ, когда они, внося его всего въ размѣръ 40—50 тысячъ ежегодно, получаютъ отъ этого одинъ милліонъ ежегодныхъ сбереженій? Они не будутъ также возражать и противъ значительно большаго взноса, по крайней мѣрѣ вначалѣ, пока впечатлѣніе полученнаго удешевленія провоза еще не изгладилось. Такъ какъ Днѣстровскій грузъ состоитъ преимущественно изъ пшеницы и кукурузы, а ихъ среднюю цѣну можно принять въ 80 коп., то стоимость 10 милліоновъ пудъ, сплавляемыхъ по Днѣстру, составляетъ около 8 милліоновъ рублей, и, слѣдовательно, одинъ процентъ сбора съ этой суммы равенъ 80.000 рублей, которые и должны были бы поступать въ уплату сбора, если бы отъ него не уклонялись судопромышленники. Но такъ какъ сверхъ того судоходство развивается и дальше, то можно смѣло предполагать, что при надлежащемъ преобразованіи этого сбора, оставляя

его въ томъ же размѣрѣ, какъ нынѣ, и измѣнивъ только форму, его поступало бы болѣе 100.000 рублей ежегодно, а капитализація этой суммы могла бы дать около 2 милліоновъ рублей, съ затратою которыхъ мѣстный край получилъ бы несравненно большія выгоды.

Приведенные два примѣра съ достаточною наглядностью указываютъ, какъ легко во многихъ случаяхъ можетъ быть разрѣшенъ вопросъ о средствахъ на водяные пути, оказывающихся въ этихъ же самыхъ путяхъ въ видѣ сбереженій, которыя они дадутъ послѣ своего улучшенія мѣстному краю и его грузоотправителямъ. Весь вопросъ заключается собственно въ формѣ и размѣрѣ сбора, по поводу которыхъ мы и сдѣлаемъ нѣсколько замѣчаній.

Что касается до формы сбора, то такъ какъ во всѣхъ государствахъ она болѣе или менѣе одинакова, то и намъ, казалось бы, остается послѣдовать ихъ примѣру и за единицу обложенія взять ту же цудо-версту, которая служить для расчета желѣзнодорожныхъ тарифовъ. При этомъ всѣ рѣчные грузы подраздѣляются на нѣсколько классовъ, чаще всего на три, такимъ образомъ, чтобы въ каждомъ суднѣ, согласно существующей на рѣкѣ практикѣ нагрузки, обыкновенно заключались грузы одного и того же класса. Такъ, напримѣръ, причисляя къ 1-му классу всѣ вообще товары и хлѣба, ко 2-му руды, строительные матеріалы, уголь и камень, и къ 3-му лѣсной матеріалъ въ плотахъ, предполагаютъ, что, напримѣръ, хлѣбъ, сахаръ, хлопокъ и т. д. не повезутъ въ одномъ суднѣ съ углемъ или рудой, а камень не повезутъ съ лѣснымъ матеріаломъ. Для опредѣленія количества груза каждое вновь спущенное на воду судно, а также и всѣ старыя послѣ ремонта и исправленій, предъявляются къ установленному въ извѣстныхъ пунктахъ обмѣру, причемъ въ выдаваемомъ обмѣрномъ свидѣтельствѣ опредѣляется количество груза на каждый вершокъ осадки, для опредѣленія которой къ судну прибавается нѣсколько казенныхъ реекъ, приведенныхъ въ невозможность перестановки посредствомъ клеймъ

и точнаго описанія ихъ расположенія. Съ помощью этихъ рекъ, а также обмѣрнаго свидѣтельства, повѣрка груза становится въ высшей степени простой, а опредѣленіе класса, къ которому принадлежитъ грузъ, дѣлается по первому взгляду. Ни о цѣнѣ груза, ни объ его сортахъ при взиманіи нѣтъ и рѣчи, и этотъ вопросъ переходитъ въ число задачъ промышленной статистики, которая можетъ быть собираема въ мѣстахъ производства и потребленія, а не въ пути, гдѣ время такъ дорого.

Затѣмъ, что касается до размѣра обложенія, то на заграничныхъ водяныхъ путяхъ онъ очень различенъ. Въ Англіи, напримѣръ, на частныхъ каналахъ онъ достигалъ иногда весьма значительнаго размѣра: для хлѣба, угля и лѣса до $\frac{1}{8}$ коп. съ пуда и версты, а съ товаровъ до $\frac{1}{8}$ коп. и даже въ среднемъ для всѣхъ каналовъ и товаровъ составлялъ отъ $\frac{1}{20}$ до $\frac{1}{25}$ коп. съ пуда и версты. Въ Бельгіи и Франціи сборы на водяныхъ путяхъ, эксплуатируемыхъ частными компаніями, почти одинаковы и колеблются отъ $\frac{1}{600}$ до $\frac{1}{30}$ коп. съ пуда и версты. Французскій казенный палогъ по закону 1835 года въ среднемъ для всѣхъ классовъ товаровъ составлялъ около $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты и давалъ до 10 милліоновъ франковъ въ годъ, но затѣмъ два раза былъ пониженъ и съ 1867 года, въ видахъ содѣйствія судоходству, установленъ въ очень незначительномъ размѣрѣ, а именно: для товаровъ перваго класса на рѣкахъ въ $\frac{1}{6000}$ коп. и на каналахъ въ $\frac{1}{600}$ коп. съ пуда и версты, для товаровъ 2-го класса на рѣкахъ въ $\frac{1}{1000}$ коп. и на каналахъ въ $\frac{1}{6000}$ коп. съ пуда и версты, и съ плотовъ съ кубической сажени по $\frac{1}{6000}$ коп. съ версты, при чемъ сумма сбора понизилась до 4 милліоновъ франковъ ежегодно. Наконецъ, у насъ на Днѣстрѣ, переводя существующій на немъ сборъ на ту же единицу, считая средній пробѣгъ груза въ 500 верстъ, а всю работу Днѣстровскаго судоходства въ 5 милліардовъ пудовъ верстъ, преобразованный сборъ составилъ бы около $\frac{1}{600}$ коп. съ пуда и версты, что же касается до общаго нынѣ существующаго на нашихъ рѣкахъ судоходнаго сбора,

то относительно его сдѣлать такого перевода нельзя за неизвѣстностью среднего пробѣга грузовъ и ихъ дѣйствительной средней стоимости.

Обращаясь, затѣмъ, къ предполагаемому преобразованію судоходнаго сбора, намъ кажется, что было бы удобнѣе всего установить общій для всѣхъ рѣкъ небольшой налогъ, который былъ бы назначенъ на покрытіе текущихъ расходовъ по ихъ содержанію, какъ, напримѣръ, обстановку фарватера, очистку карчей и проч., а также окупалъ бы и самую организацію взиманія сбора. Затѣмъ, имѣя этотъ общій налогъ и однообразно для него установленную по всей Имперіи форму взиманія, въ каждомъ частномъ случаѣ улучшенія какой либо рѣки, предстояло бы, подобно бывшимъ уже у насъ примѣрамъ, устанавливать особые дополнительные налоги, которые бы собственно и были предназначены для покрытія расходовъ по улучшенію данной рѣки и составляли ея отдѣльный спеціаль- ный фондъ. Такимъ порядкомъ было бы достигнуто то, что средства каждой рѣки собственно на нее бы и употреблялись и, слѣдовательно, каждый платящій сборъ ясно бы сознавалъ, что деньги эти ему же приносятъ пользу. Судопромышленники именно очень часто и указываютъ какъ на несправедливость сбора на то обстоятельство, что сибираемыя съ нихъ суммы употребляются на другіе пути, въ которыхъ собственно имъ нѣтъ никакой надобности. Да и вообще въ случаѣ общаго для улучшенія всѣхъ рѣкъ капитала очередь улучшенія той или другой рѣки, а также и скорость выполненія этого дѣла, получаютъ видъ извѣстнаго произвола и могутъ подчасъ обуславливаться просто тѣмъ, что заинтересованныя въ состояніи данной рѣки лица энергичнѣе и громче заявляютъ о своихъ нуждахъ, между тѣмъ какъ другія, хотя бы въ дѣйствительности и болѣе нуждающіяся въ облегченіи судоходства, терпѣливо ожидаютъ своей очереди. При специализаціи капиталовъ отдѣльныхъ рѣкъ возможность подобныхъ несправедливостей устранилась бы сама собою. Имѣетъ рѣка важное значеніе, дѣятельно на ней судоходство, и она, пеза-

висимо отъ всѣхъ прочихъ рѣкъ, ихъ сборовъ и фондовъ, капитализируетъ необходимыя затраты сама, съ помощью ли только одного судоходнаго сбора, или же съ участіемъ въ затратахъ заинтересованныхъ лицъ и обществъ, которое только въ подобномъ видѣ и на подобной почвѣ и можетъ тогда войти въ обычай въ нашемъ отечествѣ.

Въ такомъ видѣ представляется, казалось бы, наиболѣе удобное рѣшеніе вопроса о капитализаціи затратъ, необходимыхъ на улучшеніе рѣкъ и напомнимъ здѣсь кстати, что именно въ такомъ специализованномъ для отдѣльныхъ рѣкъ видѣ оно и осуществлялось на практикѣ почти во всѣхъ заграничныхъ примѣрахъ, затѣмъ также въ описанныхъ выше двухъ нашихъ примѣрахъ и, наконецъ, во всѣхъ случаяхъ постройки желѣзнодорожныхъ путей. Составляя предположенія относительно улучшенія какой либо рѣки, задача проекта распадалась бы на двѣ части: одна изъ нихъ рѣшала бы вопросъ, какія именно работы на этой рѣкѣ должны быть сдѣланы и что онѣ стоятъ, а другая заключала бы соображенія, сколько груза идетъ по рѣкѣ и можетъ идти въ будущемъ, какія выгоды получатся отъ улучшеній русла, какое обложеніе соотвѣтственно съ этими выгодами грузы могутъ выдержать безъ особаго стѣсненія, какія суммы собирались бы отъ установленнаго сбора и въ какомъ размѣрѣ онѣ давали бы возможность выполнять работы. Разработанныя въ такомъ видѣ предположенія, какъ относительно технической, такъ и финансовой стороны дѣла, составляли бы общій законченный для данной рѣки проектъ, который яснымъ и полнымъ образомъ обнималъ бы собою всю картину нуждъ рѣки и способовъ ихъ удовлетворенія и давалъ бы возможность придти въ каждомъ частномъ случаѣ къ надлежащему и справедливому рѣшенію. Замѣтимъ здѣсь также, что ежегодныя поступленія сбора, дающія возможность къ капитализаціи необходимыхъ суммъ въ видѣ займовъ или авансовъ, во многихъ случаяхъ оказались бы достаточными для постепеннаго, изъ года въ годъ производимаго, удовлетворенія нуждъ рѣки даже и безъ

всякой капитализаціи, а только въ размѣрѣ своего собственнаго поступленія. Представляя себѣ въ этомъ случаѣ приведеніе рѣки въ порядокъ постепеннымъ улучшеніемъ ея участковъ или отдѣльных ея мѣстъ одного за другимъ, является еще та выгода, что зная впередъ средства, которыми эта рѣка ежегодно располагаетъ, имъ можно дать наиболѣе раціональное распредѣленіе, и самую технику работъ, постепеннымъ накопленіемъ мѣстнаго опыта, выработать и приспособить къ мѣстнымъ условіямъ наилучшимъ образомъ.

Но чтобы поставить въ такомъ видѣ рѣшеніе вопроса о средствахъ на улучшеніе нашихъ водяныхъ путей, необходимо въ точности выяснить совершающуюся на нихъ судоходную дѣятельность, выяснить нужды промышленности въ судоходныхъ путяхъ, стоимость перевозки, потери, которыя несетъ край отъ несовершенства рѣкъ въ каждомъ данномъ случаѣ и т. д., однимъ словомъ пополнить тотъ недостатокъ данныхъ, который такъ сильно ощущается у насъ по отношенію къ рѣчной перевозкѣ въ настоящее время, и вотъ гдѣ, намъ кажется, могло бы найти для себя благодарную почву наше общество, если бы оно рѣшилось заняться этимъ забытымъ имъ, но въ высшей степени важнымъ вопросомъ.

